CO WIDZIAŁEM W BUDAPESZCIE
(Koresp. własna) (patrz str. 6)

Nr 16

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 15—1 października 1949 CENA 25 ZŁ

Mistrzostwa w kat. wyścigowej zakończone

Żymirski zdobywa tytuł najlepszego motocyklisty stolicy

Wyścig o mistrzostwo Warszawy rozegrany w niedzielę 11 bm zgromadził na trasie: Al. Wyzwolenia, ul. Noakowskiego, Koszykowa, Sucha (obwód 2130 m) motocyklistów w czterech klasach wyścigowych i dwu sportowych. W biegu maszyn do 130 ccm zwyciężył, prowadzący od startu do mety, J. Jankowski na krajowej SHL-ce z czasem 16,53,1 na 10 okrążeń. Drugie miejsce zajął J. Henek (KS Stal) 17,14,9. O trzecie miejsce walczyli H. Henek i W. Puzio. Zwyciężył H. Henek, czas 17,25,6.

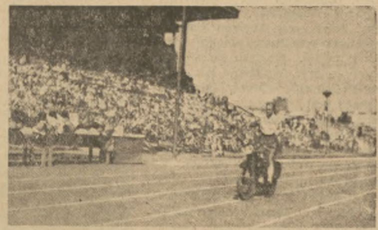
W klasie 250 ccm trzej zawodnicy rozegrali między sobą bieg: Milewski, Markowski i Wodnicki. Markowski miał swój dobry dzień i bez trudu pokonał pozostałych. Czas Markowskiego na 20 okrążeń 32,03,4. Drugi był Milewski — 32,35,4. 3) Wodnicki — 32,58,6. Reszta zawodników większej roli w wyścigu nie odegrała. Bieg maszyn w kl. do 350 ccm prowadził bezapelacyjnie J. Jankowski, który już po raz drugi tego dnia zademonstrował wspaniałą jazdę. Jego maszyna Norton z silnikiem NSU to sukces Jankowskiego, jako doskonałego mechanika - konstruktora. Czas — 28,08,6. Drugie miejsce zajął W. Bębenek na Nortonie z czasem 28,10,4. O trzecie miejsce walczyli przez 20 okrążeń Zwoliński i Gogulski. Lepszym okazał się Zwoliński, przychodząc z czasem 30,02,0 (jednak o wiele za słabo jak na możliwości takiej maszyny jak AJS 7R).

W biegu maszyn najcięższych, a więc powyżej 350 ccm zwyciężył A. Żymirski na Triumphie G. P., uzyskując na 20 okrążeń 26,48,6, tj. przeciętną 95,3 km/godz., co na bardzo wolnej trasie (trzy ostre zakręty i najdłuższa prosta 840 m) należy przyjąć za szybkość dobrą. Jednak najszybsze okrążenie dnia miał J. Mieloch, uzyskując przeciętną 98,9 km/godz. i nie wiadomo, jak zakończył by się emocjonujący pojedynek najlepszych motocyklistów, gdyby nie defekt silnika oNrton w maszynie Mielocha. Na drugim miejscu utrzymywał się przez cały wyścig zdecydowanie Koprowski na Nortonie i jako drugi ukończył bieg, czas 27,19,5. Trzecim na mecie był J. Dąbrowski, uzyskując czas 27,55,1, a czwartym W. Markowski, ale już jako zdublowany przez A. Żymirskiego. Krzyzztof Brun, Idąc początkowo na 5 i 4 pozycji, wycofał się z biegu po upadku na ostrym wirażu.

W biegu maszyn sportowych klasy do 350 ccm, zwyciężył Trukan, bijąc o pół długości maszyny na ostatniej prostej przed metą prowadzącego wyścig Kupczyka. 2) Kupczyk, 3) Kwieciński.

W klasie sportowej ponad 350 ccm pierwsze miejsce zajął W. Markowski, drugie Voelnagel, trzecie Wąsikowski.

(Tabele do mistrzostw oraz omówienie kat. wyścigowej przez red. S. L. Strzałkowskiego zamieścimy w nast. numerze „ZK").



Rok szkolny rozpoczęty. Dzięki wysiłkowi klasy robotniczej uzyskaliśmy setki nowych budynków szkolnych, w których młodzież robotniczo-chłopska zdobędzie wiedzę niezbędną do budowy socjalizmu.

W nowych, ludowych szkołach jedno z dominujących miejsc zajmują nauki techniczne zaniedbane przez sanację. Do nich to właśnie garnie się z ochotą młodzież, dając gwarancję, że naszej, świetnie rozwijającej się motoryzacji, nie zabraknie oddanych Ludowej Polsce techników i inżynierów. W wiedzy technicznej kształcą się nie tylko mężczyźni. Ramię w ramię podążają kobiety. Oto widzimy 14-letnią Krysię Nowak, demonstrującą na Stadionie Wojska Polskiego w Warszawie figurową jazdę na polskim motocyklu SHL. Brawo Krysiu! Życzymy takich samych dobrych osiągnięć w nauce, jak świetnie opanowanej jeździe na motorze.

Robotnicy z Trasy W - Z i Junacy budują fabrykę samochodów osobowych

— **„Dziś cały naród buduje swą stolicę"** — hasła takie widnieją wszędzie. Powstaje Warszawa — stolica socjalistycznego państwa — piękniejsza niż niegdyś. Wysiłkiem całego narodu wyrastają nowe dzielnice mieszkaniowe, potężne gmachy władz centralnych, nowe fabryki i nowe zakłady pracy. Powstaje również wspaniały kompleks przemysłowy: fabryka samochodów osobowych na Żeraniu. Jak wielkie znaczenie przykłada się do budowy tych zakładów widzimy chociażby z tego, że skierowani zostali do prac przy budowie ludzie z trasy W—Z oraz junacy Służby Polsce. Przedsiębiorstwo państwowe „Beton-Stal", które wykonało zachodni odcinek trasy W-Z, dziś kieruje już pracami na Żeraniu, a liczba osób zatrudnionych przy budowie wzrasta każdego dnia przeciętnie o 50 robotników.

Fabryka budowana jest systemem prefabrykacji, co daje duże oszczędności i znacznie przyśpiesza tempo robót. Oprócz słupów oporowych, których betonowanie odbywa się przy pomocy szalowań, wszystkie elementy konstrukcyjne wykonane będą przy pomocy form, które można używać kilkakrotnie. Przy montowaniu konstrukcji dachowej hali fabrycznej użyty będzie olbrzymi dźwig portalowy, który służył poprzednio przy budowie mostu Śląsko-Dąbrowskiego.

W chwili obecnej wykonano już przeszło 90% słupów oporowych pod budowę hali Nr 1. Całkowite ukończenie montażu konstrukcji hal produkcyjnych nastąpi jeszcze w roku bieżącym.

Pośród z górą tysiąca ludzi, zatrudnionych już przy budowie fabryki znajduje się również 300 junaków „Służby Polsce", którzy budują próbny tor dla samochodów. 750 robotników pracuje przy robieniu wykopów pod fundamenty i betonowaniu ław fundamentowych. W niedługim czasie ilość pracowników wzrośnie tu do kilku tysięcy. Rozpoczną się wówczas prace przy budowie drugiej hali produkcyjnej. Natomiast budynek szkoły, w której kształcić się będą przyszli pracownicy fabryki samochodów — został już ukończony i poczynając od bieżącego roku szkolnego rozpocznie się normalna nauka.

Całokształt prac budowlanych zostanie ukończony w 1951 roku i w końcu tegoż roku fabryka wypuści pierwszą partię samochodów, przechodząc w 1952 r. na produkcję seryjną. **(S. K.)**

Technika radziecka — wsi polskiej



Nie zabraknie nam chleba bez „marshallowskiej pomocy". Z pomocą zniszczonemu wojną rolnictwu polskiemu, od pierwszej chwili po wyzwoleniu przyszedł potężny przemysł motoryzacyjny Związku Radzieckiego. Dzięki nadesłanym ciągnikom byliśmy w stanie zagospodarować Ziemie Odzyskane i rok rocznie podnosić wydajność z hektara. Nowe ciągniki radzieckie ITZ „Kirowiec" nadchodzące coraz liczniej do Polski przyśpieszają marsz wsi polskiej do zespołowej socjalistycznej gospodarki i dobrobytu.

Trudny egzamin „Moskwicza"

Nowe samochody marki „Moskwicz" poddane zostały ostatnio wielkiemu egzaminowi, który wykazać miał, o ile wozy te odpowiadają potrzebom indywidualnych użytkowników. 5 samochodów tej marki odbyło raid na trasie 5.500 km, z czego ponad 1.000 km po drogach polnych, a prawie 1.000 km po ciężkich drogach górskich. Trasa raidu wiodła z Moskwy przez Charków, Stalino, Rostów nad Donem, Piatigorsk, Batum, Noworosyjsk, Kercz, Simferopol i przez Dniepropietrowsk do Moskwy. Spośród pięciu uczestniczących w raidzie „Moskwiczów" 3 z nich miały wmontowany silnik o większej mocy 26 KM zamiast 23 KM, a pozostały wóz miał specjalną karoserię drewnianą. W raidzie wzięły też udział dwa samochody marki „Pobieda", celem przeprowadzenia odpowiednich porównań.

Raid był istotnie ciężkim, lecz z dobrym wynikiem zdanym egzaminem, tym więcej, że odbywał się podczas dżdżystej pogody. **(k)**

Kierowcy wojskowi!

Zbliża się okres demobilizacji. Wielu z Was będzie dalej pracowało w swoim zawodzie kierowcy lub mechanika samochodowego. Będziecie mogli wykorzystać doświadczenie, jakie uzyskaliście w czasie pełnienia służby wojskowej w dalszej pracy cywilnej, itp.

Nasze pismo chce Was zorientować o możliwościach i na jakich zasadach będziecie mogli po zdemobilizowaniu uzyskać cywilne zezwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Zdemobilizowany kierowca wojskowy może otrzymać cywilne zezwolenie kategorii III-ej lub II-ej.

Zezwolenie kategorii IIIej- otrzymuje każdy kierowca wojskowy automaycznie na podstawie przedstawionego zezwolenia wojskowego, 3-ch fotografii, zaświadczenia lekarskiego oraz po opłaceniu stemplowej opłaty w wysokości ustalonej obowiązującymi przepisami. Celem uzyskania zezwolenia kategorii II-ej każdy kierowca wojskowy winien złożyć egzamin przed komisją egzaminacyjną. Dopuszczeni do egzaminu będą ci kierowcy wojskowi, którzy w czasie pełnienia służby wojskowej ukończyli kursy samochodowe i odbyli praktykę w okresie co najmniej półrocznym. Kierowcy ci otrzymają w jednostkach, w których pełnili ostatnio przed zdemobilizowaniem służbę wojskową, zaświadczenie stwierdzające, że ukończyli kurs i odbyli przepisaną praktykę.

Celem dopuszczenia do egzaminu kierowcy wojskowi posiadający zaświadczenia, winni w terminie do końca miesiąca listopada rb. złożyć we właściwych ich miejsca zamieszkania, wojskowych refreatach Starostw Powiatowych lub Zarządach Miejskich m. st. Warszawy i Łodzi odpowiednie podania, do których należy dołączyć wojskowe prawo jazdy, zaświadczenie o ukończeniu kursu sam. i odbyciu praktyki, 3 fotografie, zaświadcznie lekarskie, oraz opłacić opłaty stemplowe przewidziane. O terminach egzaminów będą wszyscy ci, którzy złożyli podania, powiadomieni. Egzaminy odbędą się w powiatach, specjalnie dla zdemobilizowanych kierowców, przed komisją egzaminacyjną skierowaną do powiatu przez wojewódzkie urzędy komunikacyjne. Kierowcy, którzy złożą egzamin z wynikiem pomyślnym otrzymają prawo jazdy kategorii II-ej.

Opłata egzaminacyjna wynosi 600.— zł i ponadto żadne opłaty dodatkowe pobierane nie będą.

Należy ściśle przestrzegać terminów składania podań i zgłaszania się do egzaminów.

Ci, którzy nie zgłoszą się w oznaczonym terminie narażają się na koszty związane z wyjazdem do miast wojewódzkich, celem składania egzaminów.

Z ŻYCIA PZM

W ramach akcji „Motocykliści frontem do wsi" szereg klubów motorowych zorganizowało raidy propagandowe nawiązując kontakty sportowo - kulturalne ze wsią i rozpoczęło współpracę przy naprawie sprzętu rolniczego. W akcji tej wyróżniły się kluby okręgu krakowskiego oraz sekcja motorowa „STAL" Gliwice. SM ZS „Gwardia" Kraków już od dwóch miesięcy urządza w dni świąteczne wycieczki do okolicznych wsi ofiarowując swą pomoc przy naprawach maszyn i silników. Mamy nadzieję, że wszystkie kluby motorowe wezmą przykład z działalności wymienionych sekcji i rozpoczną intensywniej interesować się wsią i nawiązywać z ną współpracę na polu sportowym i kulturalnym.

•

AKCJA szkolenia motorowego młodzieży rozwija się najpomyślniej w Okręgu Śląsko-Dąbrowskim. Sekcja Motocyklowa BZ AKS Chorzów przeszkoliła i ułatwiła zdobycie prawa jazdy kilkudziesięciu nowym członkom, sympatykom klubu rekrutującym się spośród młodzieży chorzowskiej. Szkolenie zostało przeprowadzone na zakupionym z funduszów własnych, krajowym motocyklu — SHL.

Zbudujemy nową Warszawę — Stolicę godną Socjalistycznej Polski

— „Odbudowa i rozbudowa Warszawy — powiedział Prezydent Bierut na Konferencji Stołecznej organizacji PZPR w lipcu br. — jest naszym wkładem pokojowego dzieła, do wydobycia wartości naszej kultury narodowej i ich największego rozkwitu prześcigającego wszystkie nasze osiągnięcia..."

Jakże pięknie wyraził to w swoich słowach Prezydent Bolesław Bierut Odbudowa Warszawy jest jednym z odcinków walki o pokój. Wkładając swój wysiłek w pokojową odbudowę i usunięcie straszliwych ran wojennych, przeciwstawiamy się wszelkim próbom wzniecenia nowej awantury wojennej.

Dziś, pamiętając dobrze dwukrotną tragedię Warszawy, chcemy budować nowe życie. Dlatego Warszawa—miasto rusztowań, płonące czerwienią cegieł, pnących się w górę murów — żyje. Wykazuje hart, żywotność i energię twórczą, jakiej nigdy przed tym nie znały jej dzieje. Rosną szybko nowe osiedla robotnicze, powstają nowe ulice, nowe arterie komunikacyjne. Warszawa z każdym dniem zmienia swe oblicze. Z każdym dniem Stolica staje się miastem radosnej pracy, pracy dla lepszego jutra, dla szczęśliwej przyszłości, w której młodzież będzie mogła się swobodnie uczyć, w której wszyscy ludzie pracować i żyć będą pełnią kulturalnego życia.

Z każdym dniem wyłania się przed naszymi oczyma jeszcze piękniejsza niż była — Stolica — miasto-ogród, miasto pracy socjalistycznej.

Nowa Warszawa będzie wielkim nowoczesnym miastem, przystosowanym specjalnie dzięki szerokim arteriom komunikacyjnym jak Nowa Marszałkowska, Trasa W — Z, Nowa Krucza, poszerzona Puławska dla ruchu zmotoryzowanego. Będzie równocześnie potężnym centrum skupienia klasy robotniczej, potężnym ośrodkiem przemysłowym naszego kraju, szczególnie bliskim każdemu kierowcy, ze względów na znajdujące się tu fabryki samochodów osobowych, motocykli i ciągników.

Dzielnice ludowej Warszawy pełne zieleni, radości i słońca, którego tak zawsze brakowało dzieciom robotników staną się siedzibą nowego socjalistycznego społeczeństwa.

Już tegoroczne Święto pięciolecia pokazało nam osiągnięcia tak wielkiej skali, że podobnych nie zna historia Polski. Trasa W — Z, most średnicowy, most śląsko-dąbrowski, linia średnicowa, dziesiątki nowych gmachów, parków, kin, żłobków, uczeni, nowe osiedla robotnicze na Kole Mariensztacie, Mokotowie, Młynowi i Rakowcu stały się symbolem, nie tylko ogromnych osiągnięć w odbudowie, lecz także nowego stylu pracy Socjalistycznego współzawodnictwa, dzięki któremu domy nowej Warszawy wyrastają w przeciągu tygodni.

W tym nowym stylu życia i pracy Warszawy bierzemy udział i my — transportowcy. Tegoroczny wrzesień odbudowy powinien stać się i dla nas hasłem do wzmożenia naszych wysiłków w pracy dla Polski Ludowej i nowej socjalistycznej Warszawy. Wzmożemy nasz wysiłek by transport zatrudniony w odbudowie stolicy, przewożeniu ludzi pracy, zaopatrzeniu milionowego miasta wzmógł swą wydajność przyspieszając w ten sposób budowę nowej Warszawy. Wiemy bowiem, że każda nowa cegła, każdy wywieziony samochód gruzu, każdy oczyszczony metr kwadratowy przestrzeni, to cegiełka w odbudowie Warszawy przyszłości, w budowie lepszego jaśniejszego życia — dla pokoju.

W tej twórczej pracy rosną co dzień siły obozu wolności i pokoju — silnej, zamożnej, szczęśliwej, socjalistycznej Polski.



Budowa nowych arterii przelotowych trwa, Dobre rozwiązanie skrzyżowania to bezpieczeństwo ruchu kołowego i pieszego.

Nie będziemy potrzebowali importować samochodów

Plan 6-letni przewiduje bardzo znaczny wzrost ilości używanego w Polsce sprzętu motorowego przy czym pojazdy te nie będą pochodziły — jak dotąd — przeważnie z importu, lecz głównie z polskich fabryk. Jak wynika z liczb planu, ilość kursujących w Polsce samochodów będzie w nadchodzącym 6-leciu systematycznie wzrastała, tak, że w 1955 r. będziemy posiadali przeszło półtora raza więcej wozów niż obecnie. Zmniejszy się przy tym bardzo znacznie różnorodność ich typów, co ułatwi obsługę i zaopatrzenie w części zamienne.

Ogromnego rozwoju dozna w tym czasie produkcja krajowa przemysłu motoryzacyjnego. O ile dziś nasze zapotrzebowanie na samochody pokrywamy jeszcze w 92% importem z zagranicy, to w 1955 r. z importu pochodzić będzie już tylko 17% zakupionych samochodów, a 83% dostarczy przemysł krajowy. **Podkreślić trzeba, że w roku tym sprowadzać z zagranicy będziemy już tylko ciężarówki, bowiem samochodów osobowych dostarczy nam w wystarczającej ilości produkcja krajowa.**

Dużemu wzrostowi ulegnie też produkcja ciągników, których zarówno rolnictwo, jak i przemysł i komunikacja potrzebować będą w znacznych ilościach. Mimo dużego wzrostu zapotrzebowania w ostatnim roku 6-latki dwie trzecie potrzebnych ciągników dostarczy wytwórczość krajowa, która będzie wówczas pięć i pół raza większa, niż obecnie. Produkcja samochodów, która w roku bieżącym znajduje się jeszcze w stadium początkowym, wzrośnie w tym samym okresie przeszło 60-krotnie. Podobnie jak w odniesieniu do samochodów osobowych — również w zakresie szeregu artykułó wubocznych całe zaopatrzenie rynku pokryte zostanie z produkcji krajowej.

(M.K.).

Krzepnie sojusz transportowców z rolnikami

Uroczystości dożynkowe na Psim Polu pod Wrocławiem, w których wziął udział Prezydent Bierut wraz z Premierem Cyrankiewiczem i członkami Rządu, są wymownym dowodem zmian zaszłych w życiu polskiej wsi.

Mimo słoty i deszczu, które poważnie zagroziły zbiorom, dzięki współdziałaniu społeczeństwa, pomocy młodzieży SP, brygad robotniczych, licznych ekip kierowców i pracowników motoryzacji, naprawiających maszyny rolnicze, zbiory nasze są bogatsze niż w roku ubiegłym.

Wieś polska wyzwolona z pęt obszarniczo-kapitalistycznej gospodarki, jest dziś otoczona opieką państwa ludowego. Wyposażona w nowoczesne maszyny rolnicze ośrodki traktorowe, zaopatrywana w najlepsze nasiona i rasowe bydło czyni już szybkie postępy i wydostaje się z wiekowego zacofania.

Pomoca w marszu wsi polskiej do wyższych kollektywnych form gospodarki wiejskiej staje sie oświata. W przeciągu 5 lat w władzy ludowej ilość szkół powszechnych, szkół rolniczych, liceów, zwiększyła się wielokrotnie w stosunku do okresu przedwrześniowego. Nowa forma szerzenia oświaty na wsi, ośrodki przysposobienia rolniczego obejmuja w 6 tysiącach zakładów 250 tysiecy słuchaczy.

Podstawa szybkiego rozwoju wsi polskiej jest sojusz robotniczo-chłopski. Ofiarność z jaką klasa robotnicza od pierwszej chwili istnienia Polski Ludowej przyszła z pomoca wsi czy to w przeprowadzniu reformy rolnej, likwidacji nieużytków, czy też uruchomieniu wiejskich ośrodków maszynowych stała się jedna z potężnych dźwigni postepu wsi oraz momentem zbliżenia, który wytworzył dzisiejszą jedność mas pracujących. Mówiąc o tegorocznych zbiorach na dożynkach na Psim Polu prezydent Bierut powiedział: JEST TO RZEGLAD PLONÓW ZJEDNOCZENIA LUDU PRACUJĄCEGO CAŁEJ POLSKI, JEDNOŚCI JEGO WYSIŁKÓW. JEDNOŚĆ MAS PRACUJĄCYCH POMNAŻA SIŁY POLSKI I JEJ OSIĄGNIĘCIA.

I my transportowcy i pracownicy motoryzacji musimy sobie powiedzieć w momencie wielkich ogólnopolskich dożynek na historycznym Psim Polu, że odwdzięczymy się chłopom za ich wspaniały wysiłek, za polepszenie wyżywienia wielkich centrów przemysłowych za uniezależnienie mas od zagranicznych dostaw. Naszą wdzięczność wykażemy przez wzmożenie wydajności taboru samochodowego pracującego dla wsi, przez wzmożenie pracy ośrodków traktorowych, fabryk samochodów i ciągników, kórych wyroby zasilą naszą wieś przyczyniajac sie do likwidacji nadmiernego wysiłku rolnika, do przyspieszenia przejścia wsi na wyższe formy gospodarowania — spółdzielnie produkcyjne.



Tysiące junaków i junaczek SP stanęło w tym roku z pomocą wsi przy żniwach, Zyskali oni najwyższą ocenę swej pracy z ust P R E Z Y D E N T A B I E R U T A podczas dożynek na Psim Polu, W ramach kursów kierowców i traktorzystów SP wyszkoliła już tysiące synów i córek robotników i chłopów, którzy po ukończeniu kursów stają do pracy w rodzinnych wsiach, szerząc wiedzę o nowych lepszych formach gospodarowania przyczyniając się czynną pracą w ośrodkach traktorowych i maszynowych do szybkiego zlikwidowania śladów obszarniczych rządów.

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

ROZBUDOWA FABRYK SAMOCHODÓW W STREFIE RADZIECKIEJ

Pokojowy plan inwestycyjny radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec na rok 1949 obejmuje również odbudowę i rozbudowę fabryk samochodów. Rozległe inwestycje przeprowadzone być mają w zakładach samochodowych w miejscowościach Chemnitz i Zwickau. (M.K.).

BUŁGARIA BĘDZIE PRODUKOWAĆ MOTOCYKLE

Jak się dowiadujemy bułgarski przemysł motoryzacyjny opracował plany budowy własngo motocykla sportowego o pojemności 250 ccm, którego produkcja rozpoczęta zostanie jszcze w roku bieżącym. a za kilka lat zaspokoi zapotrzebowanie rynku wewnętrznego. Do tego czasu sprowadzane będą do Bułgarii jedynie cztery rodzaje motocykli, a to ze względu na możliwość łatwiejszego zaopatrzenia się w części zapasowe i uproszczoną konserwację kilku tylko rodzai. Motocykle te sprowadzane będą ze Związku Radzieckiego i Czechosłowacji. (sls).

TANSZA BENZYNA W CSR

Z dniem 1-go czerwca br. weszło w życie rozporządzenie o obniżce cen szeregu produktów sprzedawanych na wolnym rynku w Czechosłowacji. Obniżka ta objęła również najistotniejszy dla motoryzacji dział, a mianowicie sprzedaż materiałów pędnych. Jak już donosiliśmy u naszych sąsiadów istnieje dwurodzajowa sprzedaż benzyny dla pojazdów, których potrzeba kursowania stwierdzona została przez odnośne władze gospodarki krajowej istnieje sprzedaż kartkowa w cenie 18 Kcs, za litr, oraz dla wszystkich innych użytkowników pojazdów po 60 Kcs. Obniżka objęła na razie sprzedawaną w znacznie większych ilościach benzynę tzw. „wolną". Obecnie cena jej wynosi 50 Kcs. ((sls)

WYPRAWA „KOVO" DO IDNII I AFRYKI

Jeszcze w tym miesiącu wyruszy zorganizowana przez „KOVO" (Czechosłowackie Towarzystwo dla Handlu Zagranicznego) wyprawa do Indii i Afryki. Weźmie w niej udział 9 pojazdów mechanicznych: sześć motocykli w tym CZ-125, Jawa-250 i Ogar-350, oraz trzy samochody Skoda — Tudor — dwa osobowe i bagażowy. Ogółem w wyprawie weźmie udział 11 osób: znani sportowcy motorowi, przedstawiciele fabryk wysyłających swoje pojazdy, przedstawiciele prasy i lekarz.

Wyprawa ma na celu propagandę wyrobów motoryzacyjnego przemysłu czechosłowackiego i zdobycie dlań nowych rynków zbytu. (sls).

HOLANDIA SPROWADZA MINORY

Popularne małolitrażówki „Aero-Minor", produkowane w Czechosłowacji, cieszą się również powodzeniem w Holandii. W ubiegłym miesiącu, z okazji sprowadzenia tysiącznego Minora do Holandii, samochody te dokonały objazdu propagandowego dookoła kraju. Minor posiada dwucylindrowy silnik dwusuwowy o pojemności 615.75 ccm, jego moc 20 KM przy 3500 obr. na minutę .Zużycie paliwa wynosi 7 — 8 litrów na 100 km. Najwyższa szybkość 90 km/godz. Całkowita waga samochodu gotowego do jazdy 690 kg. (sls).

SZKOŁA MOTORYZACJI

Zbliża się wielki dzień naszej służby. Pierwsza promocja Oficerskiej Szkoły Samochodowej na nowym miejscu postoju. Długa była do niego droga. Wiodła z gościnnej ziemi radzieckiej, na której w historycznym podmoskiewskim mieście Riazan w gmachu Oifcerskiej Szkoły Samochodowej Armii Czerwonej kształcili się pierwsi oficerowie polskich wojsk zmotoryzowanych by objąć kierownictwo naszych jednostek samochodowych wsławionych w walkach pierwszej dywizji pod Lenino, na szlaku bojowym I korpusu, 1 i 2 AWP

Doskonała była szkoła w której wychowywali się pierwsi nasi oficerowie. Oparta na wspaniałym przykładzie oficerów i kierowców – bohaterów zaopatrujących Leningrad po zmarzniętej „drodze życia", żołnierzy służby samochodowej armii radzieckiej z bitwy pod Stalingradem i Kurskiem, bohaterów ogromnych marszów wyzwoleńczych bojów. Tradycje te nasi pierwsi oficerowie służby samochodowej przenieśli do najmłodszej służby Odrodzonego Wojska Polskieg, do najmłodszej szkoły oficerskiej, szkoły służby samochodowej.

Pomnożyły ją zaś przykłady męstwa i poświęcenia oficerów i żołnierzy służby samochodowej 1 i 2 AWP, kierowców z pod Budziszyna i Wału Pomorskiego.

One też stały się dumą i podstawą, na której rozpoczęła swą pracę Oficerska Szkoła w latach powojennych. Uczniowie jej wierni wspaniałej tradycji swych frontowych kolegów, wzięli udział w walce o nową Ludową Polskę sprawiedliwości społecznej.

Nową swą szkołę samochodziarze odbudowali ze zniszczeń wojennych w dużej mierze własnymi rękoma. Praca podchorążych i podoficerów przyniosła oszczędności sięgające 80 milionów złotych.

Szkoła została jednakże nie tylko odbudowana. Na każdym kroku znać przywiązanie podchorążych, ich wkład w wyposażnie uczelni w pomoce naukowe, przekroje, modele, tablice i wykresy.

Dzięki pracy podchorążych i doświadczeniu kadry oficerskiej, szkoła jest dziś nowoczesną uczelnią mogąca dać wszechstronne wyszkolenie w dziedzinie motoryzacji wojskowej.

Wzorowe warsztaty szkolne, stacje obsługi, garaże i sale wykładowe, bogato wyposażone w modele i przekroje, biblioteka posiadająca wszelkie wartościowe wydawnictwa samochodowe, pozwalają szkole stać się nie tylko uczelnią szkolącą dobrych oficerów, lecz czynią je prawdziwą kuźnią badawczej myśli motoryzacyjnej, której doświadczenia przelane zostaną do jednostek.

Szeroki zakres wyszkolenia połączony ze zdobywaniem wykształcenia ogólnego, czyni, że synowie robotników i chłopów, którzy stanowią trzon podchorążych stają się wszechstronnie wyszkolonymi oficerami, oddanymi całkowicie służbie Ludowej Polsce.

Tegoroczna promocja w oficerskiej szkole samochodowej stanie się nie tylko bilansem osiągnięć szkoły w dziedzinie wyszkolenia kadr oficerskich. Będzie ona manifestacją dorobku i szybkiego rozwoju całej służby samochodowej. Patrole, które przybędą w ramach zlotu gwiaździstego ze wszystkich jednostek WP w składzie: przodujący oficer, podoficer i kierowca, złożą Ministrowi Obrony Narodowej dokonującemu promocji meldunki o naszych osiągnięciach w okresie szkolenia na obozach letnich.

Równocześnie motocyklowy wyścig terenowy i próba sprawności, które odbędą się w ramach święta, wykażą sprawność i wysoki poziom wyszkolenia bojowego kierowców

Po zakończeniu promocji odbędzie się narada, w której wezmą udział czołowi oficerowie służby samochodowej oraz młodzi absolwenci.

Na naradzie omówione zotaną osiągnięcia naszej służby na obozach letnich oraz sposoby usunięcia niedociągnięć, które jeszcze tu i tam się ujawniły.

(Obszerny reportaż z przebiegu uroczystości w szkole oficerskiej podamy w nasępnym numerze naszego pisma).

por. Kubiak



Jedna z kompanii służby czynnej, wyróżniona w pracy nad rozbudową Oficerskiej Szkoły Samochodowej.

ZMP
podczas ćwiczeń

Z gwizdem dobiegł pociąg do stacji, gdzie miała miejsce obozowe nasza jednostka. Warunki, jakie zastaliśmy po przybyciu na miejsce postoju, były ciężkie. Ale samochodziarze wcale się tym nie przerazili. Natychmiast przystąpili do pracy, pomagając piechurom przy budowie obozu.

Po paru dniach można było zobaczyć cały teren uporządkowany. Kierowcy postanowili z inicjatywy koła ZMP zmontować łaźnię i umywalnię i co najważniejsze zbudować park samochodowy. W miejscu, gdzie przed przyjazdem były krzaki i zarośla, a dzisiaj rozpościera się park samochodowy, równe aleje i alejki wysypane żółtym piaskiem, czerwono-białe szlabany, znaki drogowe.

Wiele wysiłku włożyli wszyscy kierowcy w budowę obozu i parku samochodowego, ale trzeba stwierdzić, że głównie wyróżnili się wśród nich ZMP-owcy.

Już przed wyjazdem Zarząd organizacji ZMP, pod kierownictwem strzelca Suwały, zebrał się specjalnie w tym celu, aby omówić wszystkie zagadnienia stojące przed organizacją w związku z wyjazdem na obóz letni. W wyniku tej akcji, ZMP-owcy zapoznali się dokładnie z tym, czym mieli się zająć, aby jednostka wywiązała się jak najlepiej z trudnego zadania.

Po uporządkowaniu terenu i zbudowaniu parku samochodowego, punktem honoru każdego kierowcy była sprawność techniczna samochodów. Spieszyli się więc ZMP-owcy, mechanik Krzysztoń i Suwała, ażeby przygotować park samochodowy do 100 proc. gotowości. Śpieszyli się także inni i wkrótce można było te wyniki zobaczyć. Samochody wyjeżdżające na ćwiczenia nie zawodziły.

Przede wszystkim zawdzięczać to można było ZMP. Dobrze wykonują swe obowiązki: strz. Glinka, strz. Zalewski, strz. Drożowski. To nazwiska ZMP-owców, których znają wszyscy i którzy są wzorem dla innych.

Tak wywiązują się ze swych zadań jak przystało na żołnierza—kierowcę w Polsce Ludowej.

por. M. Weres

W WALCE Z DESANTEM NIEPRZYJACIELA

Na zakończenie okresu szkolenia letniego odbyły się na naszym obozie ćwiczenia służby samochodowej założeniem których było dokonanie przewozu dywizji piechoty i walka z desantem nieprzyjaciela, usiłującym powstrzymać kierujące się na „front" posiłki.



Również i radiostacja, która musi podczas marszu utrzymywać stałą łączność, wymaga od kierowcy opanowanej jazdy. Wóz musi być tak przygotowany technicznie by temu ważnemu nerwowi dowodzenia nie groziło nigdy pozostanie na drodze.

Ćwiczenia stanowiły dzięki swej wszechstronności podsumowanie całego okresu szkolenia. Pierwszym naszym zadaniem było odpowiednio przygotować samochody do czekającego je wysiłku oraz przez dobre zamaskowanie uchronić przed obserwacją „nieprzyjacielskich" lotników. Skolei przystąpiliśmy do przygotowania rejonu załadowania. Na podkreślenie zasługuje pomysłowość licznych kolegów, którzy celem skrócenia czasu załadowania, wprowadzili szereg nowych pomysów ułatwiających bardzo znacznie załadowanie sprzętu.

Marsz wykonany został w przepisowych odstępach z ubezpieczeniem bojowym i technicznym. Dzięki sprawnemu przeprowadzeniu, desant nieprzyjacielski nie wyrządził przewożonej jednostce poważnych szkód. Równie sprawnie wykonane zostało wyładowanie ludzi i sprzętu. Każdy z nas kierowców zdawał sobie doskonale sprawę tak podczas marszu jak i wyładowania, że od naszych samochodów i szybkości wykonania zadania zależy los toczącej się na „froncie" bitwy. W wykonaniu przewozu wielką pomocą stała się praca organizacji ZMP, której członkowie uświadomili wszystkich o naszej roli i jej znaczeniu oraz przez zorganizowanie pracy zespołowej dopomogli kierowcom, którzy mieli trudności w przygotowaniu swych maszyn.



Z końmi i radiostacją należy jechać powoli. Zwierzęta bowiem, przy nagłym zakręcie, mogą się spłoszyć, a podczas ostrego zjazdu z góry nawet upaść, co grozi im okaleczeniem.



Umiejętność maskowania swego wozu, musi w pierwszym rzędzie opanować każdy samochodziarz. Kierowcy wojskowi wykazali na ćwiczeniach lenich, że sztukę tę w zupełności pojęli.

Wzorowym wykonaniem swych obowiązków żołnierskich w czasie ćwiczeń, wyróżnili się: kan. Chomiakowski Michał, kpr. Glecki Kazimierz, szer. Kurdziel, sierż. Nadera, kpr. Gazler i wielu innych.

Ćwiczenia pozwoliły nam wszystkim uświadomić sobie braki, jakie jeszcze posiadamy. Postanowiliśmy wszyscy zlikwidować je w okresie szkolenia jesienno-zimowgo tak by ćwiczenia w przyszłym roku wypadły w 100% bezbłędnie.

kpr. Jezierski



Tam gdzie chodzi o szybkie i sprawne wykonanie zadania bojowego trzeba poruszać głową. Oto widzimy pomost wybudowany przez samochodziarzy z okrąglaków, jakich na terenie obozu nigdy nie brakuje. Dopomoże on do szybkiego i „bezbolesnego" załadowania kuchni polowych



Samochodziarz musi być wszechstronny. Nie wystarczy znać jedynie przyczyny uszkodzeń tego czy innego zespołu samochodu. Trzeba również umieć, gdy zajdzie potrzeba załadować i konie Kierowcy jednego z obozów letnich podczas ćwiczeń przewozu piechoty pokazali, że i tę sztukę opanowali całkowicie.

NORMY ZUŻYCIA OGUMIENIA

W systemie oszczędności, stosowanym we wszystkich dziedzinach gospodarki samochodowej — poważne miejsce zajmuje ogumienie pojazdów mechanicznych. Produkcja „Stomila" coraz szersza i większa nie może jednak zaspokoić zapotrzebowań zwiększającego się stale rynku samochodowego. Pomagamy sobie zakupem zagranicznym. A zakup zagraniczny to dewizy, których nie zdobywa się tak łatwo. Wszelka zatem oszczędność w zużyciu ogumienia, to oszczędność w dewizach, które państwo może wykorzystać na więcej potrzebne cele.

Miernikiem oszczędności jest norma przebiegu opon w kilometrach, ustalona dla poszczególnych kategorii opon w warunkach normalnej eksploatacji.

Tego rodzaju normy ustalił Minister Komunikacji w swym zarządzeniu ogłoszonym w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych nr 22 z dnia 27 czerwca 1949 r.

A więc, jeśli kierowca na samochodzie, powiedzmy, 2-tonowym z nowymi oponami pochodzenia zagranicznego, wyjeździ w normalnych warunkach eksploatacyjnych 35.000 km, to znaczy, że osiągnął normę. Każda ilość dalszych, ponad 35.000 wyjeżdżonych kilometrów, będzie oszczędnością wynagradzaną w postaci premii.

Mówiliśmy, w normalnych warunkach eksploatacji. W warunkach specjalnych może nastąpić procentowe obniżenie względnie podwyższenie normy.

Jeśli zajdzie przedwczesne zużycie opon, wywołane wyjątkowo ciężkimi warunkami eksploatacyjnymi, to rzeczą specjalnej komisji będzie ustalenie przyczyn nadmiernego zużycia ogumienia, celem usprawiedliwienia go, albo też w wypadku przeciwnym — pociągnięcia winnych do odpowiedzialności. **Zarządzenie Ministra Komunikacji w tej sprawie szczegółowo określa odpowiedzialność kierowców i kierowników jednostek służbowych za prawidłowe i ekonomiczne wykorzystanie ogumienia poj. mech. powierzonych ich pieczy.**

Normy zużycia ogumienia oraz Instrukcja o przechowywaniu i użytkowaniu ogumienia pojazdów mechanicznych wraz z komentarzami wyjaśniającymi zostały wydane przez „Wydawnictwa Komunikacyjne" w postaci broszury, którą można nabyć w składnicy „Wydawnictw Komunikacyjnych", Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 W.

NARODY ZWIĄZKU RADZIECKIEGO UROCZYŚCIE OBCHODZIŁY ŚWIĘTO CZOŁGISTÓW



Żołnierze radzieckich oddziałów pancernych i zmotoryzowanych dowiedli w latach wojny z faszystowskim najeźdźcą, że są najlepszymi „pancernikami" świata. W najtrudniejszym terenie technika radziecka pokazała swą przewagę nad wyposażeniem armii hitlerowskiej i zachodnich imperialistów.



§ W Lublinie na skrzyżowaniu ulic Kołłątaja, 3-go Maja i Krakowskiego Przedmieścia liczni o tej porze przechodnie byli świadkami niecodziennego „zjawiska".

Na skrzyżowanie wjechała taksówka Nr T20084, Nr boczny 19, której dziwny system jazdy wywołał popłoch wśród innych pojazdów i wzrócił uwagę milicjanta Nr 336. Po zatrzymaniu i wylegitymowaniu kierowcy, okazało się, że jest nim Ob. Słómianowski Jan, fryzjer z pobliskiego zakładu a właściwy kierowca siedzi obok jako „wykładowca".

Nie wątpimy, że zapał do jazdy samochodem jest dużym wytłumaczeniem, jednak nauka jazdy w najruchliwszym punkcie Lublina zasługuje na odpowiednie potraktowanie kierowcy taksówki Nr 19 przez organy kontrolne.

§ DNIA 30 lipca o godz. 13 przed sklep Centrali Mięsnej przy ulicy Nowogrodzkiej 10, zajechał samochód ciężarowy nr A-78875 należący do tejże Centrali (boczny nr 3) i stanął sobie beztrosko na ukos ulicy Nowogrodzkiej. Przód samochodu był oddalony o dwa metry od lewego krawężnika, zaś tył o 2,5 metra od krawężnika prawego. Ponieważ taki nieprzepisowy postój hamuje w znacznym stopniu przelotność ulicy i może spowodować wypadek, radzimy, aby Wydział Transportowy Centrali Mięsnej zainteresował się bliżej wiadomościami o przepisach drogowych kierowcy wozu nr A-78875 (boczny 3), gdyż obowiązują one wszystkich kierowców. Nawet tych z Centrali Mięsnej. (e)

SZYBKOŚĆ

WRÓG KIEROWCY i SAMOCHODU

Najbardziej niebezpiecznym i najwięcej szkody czyniącym wrogiem tak kierowcy, jak i samochodu, jest szybkość. Wydawałoby się, że tego rodzaju twierdzenie jest zaprzeczeniem celu istnienia samochodu, od którego przecież wymagamy właśnie szybkości, a jednak jest to prawda

Z naszego rozumowania wyłączamy na razie samochody wyścigowe i tak zwane „super-sport", bowiem podczas szybkich jazd konkursowych istnieje zawsze spory procent ryzyka, którego niestety nie da się całkowicie uniknąć, ale mówimy o samochodach osobowych codziennego użytku i o ciężarówkach.

Wiemy już, że normalna szybkość, jaką możemy bezpiecznie dla samochodu rozwijać na dłuższych odległościach, wynosi około dwóch trzecich maksymalnej szybkości możliwej do osiągnięcia na płaskim terenie na danym samochodzie. Tak więc dla samochodu o maksymalnej szybkości 90 km na godz., jak np. Fiat 1100 lub Skoda 1101, praktycznie bezpieczna szybkość, rozwijana na dłuższym dystansie, wyniesie około 60 km na godz. Chevrolet może spokojnie rozwijać 80 km na godz. bez szkody dla mechanizmów samochodu.

Ale teraz zastanówmy się, jakie szkody wyrządza samochodowi jazda z szybkością, bliską maksymalnej. Oto przede wszystkim musimy przypomnieć sobie, że przecież opory jazdy i opór powietrza rośnie w stosunku do drugiej, a nawet (przy dużych szybkościach) w stosunku do trzeciej potęgi szybkości. Tak więc przy zwiększaniu szybkości dwukrotnie opory wzrastają nie dwu, lecz conajmniej czterokrotnie. Znaczy to, że silnik musi w tej sytuacji rozwinąć moc nie dwu, lecz czterokrotnie większą.

Jakie są tego konsekwencje? Większe obciążenie części składowych silnika i napędu samochodu. Odpowiednio większe zużycie paliwa. Większe naciski w trących się częściach, które zwiększają znacznie wymagania, stawiane olejowi. Szybsze i większe zużycie oleju A wreszcie niepomiernie większe zużycie bieżników opon. Pamiętajmy przy tym wciąż o wyżej wspomnianej drugiej potędze wzrastania oporów i mocy silnika.

Tak, ale wszystko to dotyczy jedynie warunków technicznych jazdy w odniesieniu do samochodu. A jak przedstawia się sprawa bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów, oraz ryzyko jazdy, czyli pewność w dojechaniu bezpiecznie do celu?

O ile sprawa obciążenia i „długowieczności" maszyny jest raczej zagadnieniem natury gospodarczej (pamiętaj o systemie oszczędnościowym!), o tyle bezpieczeństwo jazdy jest sprawą pierwszorzędnego znaczenia.

Wiemy, że przy szybkości np. 80 km na godz. przejeżdżamy w sekundzie około 22 metrów. Wiemy zapewne również, że wskutek niedoskonałości ludzkich zmysłów, od czasu zauważenia niebezpieczeństwa do chwili początku wykonania odpowiedniego manewru zaradczego, jak: danie sygnału, skręcenie lub zaczęcie hamowania, musi upłynąć pewien czas, zwany czasem reakcji kierowcy, wynoszący od pół do jednej sekundy. Tak więc kierowca, jadący z szybkością 80 km na godz., jest zupełnie bezradny, gdy mu się zdarzy jakaś nieprzewidziana sytuacja na odległości krótszej od 15 — 20 metrów. Niestety człowiek nie jest w stanie przewidzieć wszystkiego, to też kierowca niejednokrotnie znajdzie się w niebezpiecznych sytuacjach, zdawałoby się — bez wyjścia

Czy fakt, że kierowca nie miał czasu na wykonanie manewru, usprawiedliwia go całkowicie? Chyba nie! A przynajmniej, nie zawsze. Przecież, gdyby jechał wolniej, miałby dość miejsca na drodze i dość czasu na uniknięcie wypadku.

I to jest ta druga strona sprawy szybkości.

Nie myślcie, że wobec tego należałoby jechać zawsze w żółwim tempie. Nie, gdyż wtedy cel użycia samochodu byłby pod znakiem zapytania. Samochód jest przecież po to, by właśnie korzystać z tej jego szybkości. Ale korzystać rozsądnie i prawidłowo. To jest warunek, od którego nie może być nigdy i pod żadnym pozorem ustępstw. Chyba, że prowadzi się samochód straży pożarnej, czy pogotowia ratunkowego, gdzie pewne ryzyko usprawiedliwione jest koniecznością dania najszybszego ratunku

A teraz pytanie: czy rzeczywiście nie można uzyskać względnie dużej szybkości przeciętnej podczas jazd na długich odległościach? Odpowiedź prosta: owszem, można. A nawet trzeba. Ale jak?

Oto należy jechać bardzo równo. Jechać szybkością rozsądną i całkowicie bezpieczną, ale stale i bez zatrzymań. Nie zwalniać niepotrzebnie, gdy warunki drogowe są dobre. Nie zatrzymywać się bez konieczności. Wtedy rozpiętość między stale utrzymywaną niezbyt wielką szybkością, a szybkością przeciętną — będzie bardzo mała. W efekcie dojedziemy do celu na pewno prędzej od pośpiesznego pociągu, a nie będziemy ryzykowali.

Natomiast, gdybyśmy wykorzystywali całą rozporządzalną szybkość samochodu, ale niepotrzebnie zwalniali, zatrzymywali się dla odpoczynku, pożywienia się, czy zapalenia papierosa — wtedy szybkość przeciętna będzie znacznie mniejsza od poprzedniej. A ryzyko — wielkie i niepotrzebne.

Wszystkie powyższe uwagi stosują się w największym stopniu do ciężarówek, gdzie szybkie zniszczenie maszyny i ogumienia wysuwa się na pierwszy plan. A niestety mamy jeszcze niedoświadczonych i nieuświadomionych kierowców, którzy wyrwawszy się spod czujnego oka kontroli, „szaleją" na drogach i puszczają wodze szkodliwemu i nieokiełznanemu temperamentowi. Tacy powinni wreszcie zdać sobie sprawę z tego, jakimi są szkodnikami dla naszego życia gospodarczego. Może to ich powstrzyma i nauczy.

st. sierż. W. Witr.

Nasi korespondenci piszą o doświadczeniach z letnich obozów

BUDOWA GARAŻY POLOWYCH

W zakresie ćwiczeń letnich i przebywania wojska w polu jednostki zmotoryzowane muszą pamiętać w pierwszym rzędzie o odpowiednim zaparkowaniu pojazdów mechanicznych. W tym celu należy wybrać odpowiednie miejsce na budowę parku i urządzenie w nim garaży polowych. Należy pamiętać, o ukształtowaniu terenu i drogach dojazdowych i wyjazdowych. Najlepiej do budowy do garaży polowych nadaje się teren równy i zalesiony.

W związku z ćwiczeniami letnimi i jednostki bielskiej, korzystając, że rozbiliśmy obóz w lesie, miałem za zadanie wybudowanie parku samochodowego, a w nim garaży. Chcąc uniknąć zbędnego wycinania drzew, wybrałem teren w przerzedzonym lesie, w którym można było wybudować drogi dojazdowe i wyjazdowe.

Po wybudowaniu dróg, przystąpiłem do zagarażowania samochodu. W tym celu urządziłem oczyszczenie odpowiednich miejsc, przeznaczonych na garaże dla samochodów. Sam garaż został zbudowany naziemnie przez oczyszczenie terenu z pniaków i wyrównanie go.

Samochody w garażach polowych zostały ustawione w jednym rzędzie wg przeznaczenia dla poszczególnych pododdziałów i wg grup użytkowych. Odległość samochodu od samochodu w garażu polowym wynosi 4 metry, a to z uwagi na łatwość wyjazdu w każdej chwili bez potrzeby manewrowania drugim samochodem, stojącym w sąsiednim garażu.

Każdy garaż został zabezpieczony: w sprzęt przeciwpożarowy, tj. wiadra, łopaty, siekiery i skrzynie z piaskiem, instrukcje przeciwpożarowe, tabliczki umieszczone nad samochodem na drucie z nazwiskiem kierowcy, numer rej. samochodu i jego przynależność do pododdziału. Ogumienie samochodu zostało zabezpieczone przez przykrycie kół matami wykonanymi we własnym zakresie z wikliny, które okazały się bardzo praktyczne, a przy tym doskonale chronią ogumienie od działania słońca. Garaże ponad to zaopatrzyłem: w znaki drogowe i hasła wyszkoleniowe jak również o znaczeniu polityczno-wychowawczym.

Garaże zabezpieczone zostały ochroną warty, a pod względem fachowym w stały dyżur mechanika samochodowego, oraz dyżurnego kierowcę samochodowego na cały park Samochody w garażu ustawione były na klockach.

Ponadto nadmieniam że garaże polowe zbudowane zostały w młodym lesie. Ma to duże znaczenie w czasie burzy i porywistych wiatrów. Gwarantuje bowiem, że samochody nie będą uszkodzone wskutek ewentualnego wywracania się na nie drzew.

Bardzo ważnym dla garażowania samochodów jest położenie i odpowiednie urządzenie magazynu materiałów pędnych i smarów.

Magazyn taki urządziłem również w lesie w odległości 500 m. od garaży. Magazyn był zbudowany pod ziemią, ściany jego były wyłożone okrąglakami z drzewa sosnowego, powała zaś nakryta grubą warstwą ziemi i obłożona darniną. Dookoła usunięto wszelki materiał łatwopalny, jak igliwie szyszki i suche gałęzie. Przy magazynie znajdowały się dwie gaśnice, instrukcja przeciwpożarowa i sprzęt.

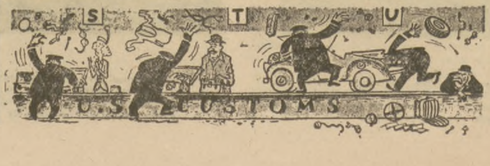
Tankowanie samochodu odbywało się na specjalnym punkcie przy drodze wyjazdowej do garaży.

Niziołek por.

W poszukiwaniu „tajemnicy" bomby atomowej

O turysto łatwowierny, który udasz się do „amerykańskiej ziemi obiecanej (bezrobocia przyp. red.) czeka Cię bliższe zapoznanie z pełnymi wdzięku i „zachodniej kultury" celnikami amerykańskimi.

Obłęd, który ogarnął ministra wojny Forrestala udzielił się szerszym kołom umundurowanych imperialistów, między innymi celnikom. Jeden z naszych przyjaciół — korespondentów po powrocie z USA nadesłał nam ten oto rysunek „delikatnej" odprawy celnej europejczyków opuszczających Stany Zjednoczone. Czyżby obawa że w damskim grzebieniu lub korbowodzie tłoka ukryta jest dawno odsłonięta tajemnica bomby atomowej?



Systemy smarowania silników motocyklowych

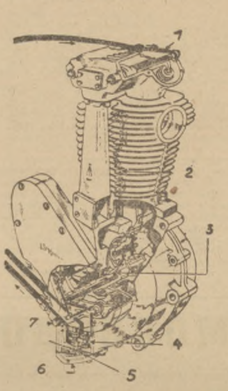
W przeciwieństwie, do prawie jednakowych systemów smarowania silników samochodowych, istnieje kilka różnych odmian olejenia silników motocyklowych. Wiemy, iż każdy silnik samochodowy, posiada w swym najniższym punkcie t. zw. miskę olejową, która jest jego zbiornikiem oleju. Olej przechodząc z miski przez pompę do przewodów, ścieka z powrotem do pozostałego zapasu i znów jest pompowany do silnika. To proste rozwiązanie nie znajduje zastosowania w silnikach motocyklowych, za wyjątkiem kilku marek, z następujących powodów: silnik jako najcięższy element całego motocykla musi znajdować się jak najniżej, aby utrzymać środek ciężkości pojazdu na odpowiedniej wysokości. Stwarza to wtedy za małą przestrzeń na umieszczenie miski olejowej o dostatecznej pojemności przy przeważnie krótkich silnikach motocyklowych. (Wyjątkami są tu właśnie BMW, Zündapp, Sunbeam, Gnohme-Rhone, FN i tp.).

Drugą przyczyną, niestosowania systemu smarowania samochodowego — jest kwestia temperatury. Mianowicie duża część ciepła jest odprowadzona z silnika do miski olejowej. Przy silnikach chłodzących wodą, nie stanowi to dużego problemu i temperaturę oleju daje się utrzymać w normalnych granicach. Ale przy silnikach chłodzących powietrzem, trzebaby odizolować miskę olejową od reszty nagrzanych wskutek pracy elementów, tak aby olej został nawet ochłodzony przed ponownym zassaniem przez pompkę i tłoczenie do silnika.

Przystępując do opisu sytemów smarowania silników motocyklowych, podzielmy je na 2 grupy.

1. Smarowanie obiegowe (z pompką)
2. Smarowanie bezpowrotne
   a. rozbryzgowe
   b. ciśnieniowo-rozbryzgowe
   c. mieszanką.

System smarowania obiegowego, stosowany jest w praktyce przeważnie w motocyklach czterosuwowych o pojemności od 250 cm w zwyż. Jako gwarantujący najlepszą dokładność i niezawodność smarowania, znajduje on zastosowanie w silnikach wyścigowych i sportowych, tak samochodowych jak i lotniczych. Charakterystycznym jest stosowanie w systemie olejowym dwóch pompek olejowych. Pierwsza to tak zwana pompka „zaopatrzenia", która podaje olej, ze specjalnego, oddzielnego, zbiornika, pod dużym ciśnieniem przez system kanałów i przewodów do miejsc najbardziej potrzebujących oleju. A więc, przez drążony wał korbowy do łożysk głównych i korbowodowych oraz specjalnymi przewodami do rozrządu i zaworów. Część oleju wyrzucana z miejsc smarowanych dostaje się na ściany cylindra i tłoka. Druga pompka zwana opróżniającą, posiada normalnie dwukrotnie większą wydajność niż pierwsza i służy do wypompowania oleju zbierającego się na dole silnika przez specjalny filtr do zbiornika oleju. Tak więc, olej, pozostając w gorącym silniku, przez minimalny odcinek czasu, zostaje natychmiast przefiltrowany i ochłodzony, zanim znów popłynie swym poprzednim obiegiem. Działanie takiego systemu smarowania jest automatyczne i nie wymaga od kierowcy specjalnej opieki. Zrozumiałym jest, iż należy dbać o to, by poziom oleju był zawsze w pobliżu oznaczonego maksimum, oraz aby olej był wymieniany zgodnie z przepisami fabrycznymi.



SILNIK Z SYSTEMEM OBIEGOWYM SMAROWANIA

1 — przewód do dźwigienek zaworowych
2 — powrót oleju
3 — doprowadzenie do wału
4 — pompka trybikowa — podwójna
5 — filtr oleju
6 — pokrywa
7 — zawór ciśnienia.

System rozbryzgowy polega na zabieraniu przez obracające się elementy, jak wał lub koło zamahowe, na malutkie łopatki lub skrzydełka oleju stojącego na dole silnika. Rozbryzgiwanie go po ścianach i sprowadzanie specjalnymi ściekami do łożysk i innych punktów wymagających smarowania, charakteryzuje ten dziś już nieużywany system.

System ciśnieniowo-rozbryzgowy, posiada w swym obiegu pompkę podającą. Tak więc jak i w smarowaniu obiegowym, mamy tu zbiornik oleju z którego pompka tłoczy olej do wału głównego, łożysk i rozrządu. Z miejsc tych nadmiar oleju zostaje rozbryzgiwany na ściany cylindra i inne punkty wymagające smarowania. W tym wpadku olej zużyty już nie wraca do zbiornika, a ustawienie pompki podającej jest takie, że spalanie oleju pochłania prawie całkowicie dostarczoną ilość przez pompkę. W niektórych modelach (np NSU) istnieje zbiornik oleju w obudowie silnika, który przyjmuje resztę niespalonego oleju do wnętrza.

System smarowania mieszanką jest stosowany przeważnie w motocyklach lekkich, dwusuwowych, o małym litrażu. Utrzymywanie odpowiedniej proporcji oleju i paliwa, gwarantuje proste i automatyczne smarowanie wału, łożysk, tłoka i korbowodu w całkowicie wystarczający sposób. Najbardziej dobraną proporcją jest 1 część oleju na 16 części paliwa, a przy docieraniu nowego silnika 1 : 11, przynajmniej przez pierwsze 600 km.

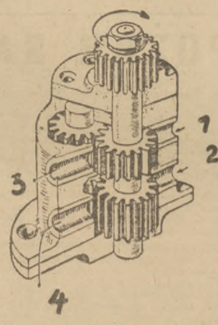
Podawany stosunek mieszanki przez fabryki w granicach 1 : 23 — 1 : 25 przewiduje się do maszyn przepisowo dotartych.

Górne smarowanie jest, zalecanym przez wielu wytwórców, dodawaniem oleju grafitowego do paliwa. Ma to na celu, przynajmniej w okresie docierania, zapewnić górnej części cylindra warunki pracy o najmniejszym tarciu. Ponieważ tylko przy systemie smarowania mieszanką, doprowadzenie oleju do komory sprężania jest dostateczne, górne smarowanie w przepisanych ilościach i przy użyciu naprawdę dobrego, firmowego oleju grafitowego daje oczekiwane wyniki.

UWAGI OGÓLNE.

Olej zmieniać ściśle według fabrycznych wskazówek dla danego pojazdu.

Pamiętać, iż przy nowym silniku należy normalny przebieg między zmianami podzielić na trzy całkowite wymiany. To znaczy jeżeli fabryka przepisuje zmianę co 2.000 km, pierwsze trzy zmiany wykonać ci 700 km.



POMPKA TRYBIKOWA

1 — od zbiornika
2 — od silnika
3 — do silnika
4 — powrót do zbiornika

Przy zmianie oleju pamiętać o poniższych punktach:

1. **Zmieniać olej tylko przy gorącym silniku.**
2. **Spuszczonego oleju ze zbiornika i silnika nigdy więcej nie używać.**
3. **Przepłukać cały system małą ilością zwykłego oleju silnikowego (nie używać do płukania ani benzyny ani parafiny).**
4. **Sprawdzić i oczyścić filtr.**
5. **Uważać na napełnienie tylko do wyznaczonego poziomu.**
6. **Sprawdzać, czy pompka zaopatrzenia nie jest zapowietrzona.**
7. **Uważać przy niskiej temperaturze na obroty silnika, gdyż do momentu rozgrzania się olej jest podawany tylko strzyknięciami a nie stałym strumieniem.**

Roma.

PRZYSZŁOŚĆ PALIWA GORZELANEGO

Jest już publiczną tajemnicą, że chodzi obecnie w Polsce samochód osobowy Citroen, napędzany czystą surówką gorzelaną, okowitą o mocy 92 stopni. Samochód ten brał nawet udział w Jednodniowej Jeździe Konkursowej, zorganizowanej w czerwcu br. przez Automobilklub Polski i osiągnął doskonałe wyniki na próbach jazdy okrężnej, zrywu i hamowania oraz zręczności. Nie był on gorszy od innych Citroenów, jadących na normalnym paliwie handlowym, a w niektórych próbach — nawet lepszy.

Próby napędu samochodów okowitą czynione są już od dłuższego czasu przez Instytut Motoryzacji, a wyniki, osiągnięte dotychczas należy uznać za bardzo pomyślne. Kierowanie samochodem nie różni się zupełnie od kierowania przy napędzie paliwem handlowym, a normalne zużycie spirytusu waha się około 14 litrów na 100 km dla samochodu Citroen, czyli jest bardziej niewiele wyższe od zużycia benzyny.

Napęd spirytusem posiada tylko jedną niedogodność. Oto rozruch zimnego silnika na spirytusie jest bardzo utrudniony. Wobec tego gaźnik posiada urządzenie, pozwalające na przełączenie gaźnika na benzynę. Przełączenie to odbywa się niezmiernie prosto: oto wystarczy wyciągnąć guzik zasysacza i silnik rusza na benzynie. Oczywiście do tego niezbędny jest pomocniczy zbiorniczek o pojemności około pół litra, zawierający benzynę do rozruchu. Należy zaznaczyć, że niezwłocznie po uruchomieniu silnika na benzynie i po zagrzaniu go przez około pół minuty, można już przełączyć gaźnik na spirytus. Gdy silnik jest ciepły, można od razu startować na spirytusie.

Jakie są dodatnie strony napędu spirytusowego? Oto po pierwsze — całkowite spalanie mieszanki bez osadu węglowego. Po drugie — zupełny brak spalania detonacyjnego, to jest zupełny brak stukania tłoków nawet przy najwcześniejszym zapłonie. Po trzecie — brak trujących gazów wydechowych.

Napęd spirytusem jest szczególnie korzystny z punktu widzenia gospodarki narodowej. Okowity możemy mieć w każdej chwili pod dostatkiem, a nawet w znacznym nadmiarze. Jest to produkt całkowicie krajowy, uniezależniający nas zupełnie od dostaw zagranicznych. Cena jego może być tak skalkulowana, że napęd spirytusem prawdopodobnie nie będzie droższy od benzynowego, szczególnie w okręgach o znacznej ilości gorzelni.

Tak więc z każdego punktu widzenia napęd okowitą, czyli surówką gorzelaną, jest bardzo korzystny. Zachodzi jedynie pewna niedogodność w postaci niewielkich przeróbek silnika, a mianowicie: zwiększenie stopnia sprężania w cylindrach do stosunku około 11 : 1, założenie specjalnego gaźnika o większych rozpylaczach i o urządzeniu do przełączania na rozruch benzynowy, oraz znaczne przyspieszenie zapłonu. Trudności te nie są jednak nie do pokonania, bowiem powyższe przeróbki może wykonać każdy mechanik.

Obecnie czynione są próby z normalnymi gaźnikami, w których zwiększa się jedynie rozpylacze. Przy takim normalnym gaźniku niezbędne jest dodanie oddzielnej pompki, wytryskującej do rury ssącej benzynę podczas rozruchu zimnego silnika.

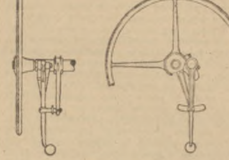
Nie chcemy posuwać się zbyt daleko w przewidywaniach, bowiem uważamy za właściwe zaczekać do ostatecznego orzeczenia Instytutu Motoryzacji w tej sprawie, ale wszystkie dotychczasowe doświadczenia wskazują na to, że mamy prawo spodziewać się najlepszych rezultatów.

O dalszych postępach prób zawiadomimy naszych Czytelników we właściwym czasie.

(R.)

RACJONALIZATORZY ULEPSZAJĄ

Długoletni kierowca PKS — Wrocław, ob. Moskała Stanisław, po długich doświadczeniach praktycznych opracował pomocnicze urządzenie do samochodów Fiat, mające na celu ułatwienie zmiany biegów dźwignią znajdującą się pod kierownicą. Ob. Moskała zaobserwował mianowicie, iż wielu kierowcom zmiana biegów dźwignią reduktora nie udaje się przeprowadzić łagodnie i płynnie, nawet przy podwójnym wciśnięciu sprzęgła. Postanowił więc skonstruować aparat pomocniczy, który by pozwalał na mechaniczne wyczucie momentu neutralnego, przy którym można odpowiednio zmniejszyć lub zwiększyć obroty silnika,



nie powodując przy przesuwaniu dźwigni stuków i zgrzytów. Do tego celu użył korbowodu o rozciętej szyjce, który obejmuje obudowę trzpienia kierownicy i jest umocowana na stałe śrubą dociskową. W stopce korbowodu, na czopie obrotowym, jest umocowana poprzeczka, równolegle do koła sterowego, posiadająca wgłębienie na kulkę stalową. Ta ostatnia umieszczona jest w prowadnicy rurkowej przymocowanej do dźwigni reduktora. W memencie przesuwania dźwigni w punkcie centralnym, kulka przyciskana sprężyną wskakuje we wgłębienie, sygnalizując mechanicznie, iż teraz wolno zmienić obroty silnika i wcisnąć po raz drugi sprzęgło.

Urządzenie pomocnicze ob. Moskały zdało egzamin i po pewnych przeróbkach materiałowych używane jest stale na wozie Fiat prowadzonym przez racjonalizatora z PKS - Wrocław.

R. I.

Jak zbudowałem MOTOCYKL

Składanie motocykla z części jednej marki jest dość uciążliwe, a cóż dopiero mówić o złożeniu go z różnych elementów prawie 10 i to nie tylko motocyklowych, lecz i samochodowych marek.

Praca i umiejętności włożone w taką budowę staną się jasne dla każdego kto już popracował trochę nad motocyklem składanym „na raty z różnych kawałków".

Dostaliśmy wiadomość, iż w jednostce wojskowej 2721 sierżant zawodowy Bryk Tadeusz, wykorzystując czas pozasłużbowy i okres urlopu wypoczynkowego, zdołał w ciągu 6-ciu miesięcy zmontować motocykl z przyczepką, wykorzystując do tego celu różnorodne części samochodowe i motocyklowe.

Przystępując do opisu w/w motocykla zatrzymamy swą uwagę na silniku, który posiadając 2 cylindry o poprzecznym układzie V, powstał ze skróconego Styera 8 V. chłodzonego powietrzem. Ponieważ pozostawienie dwóch cylindrów z całego silnika wymagało odpowiedniego obcięcia wału głównego i rozrządczego, samodzielny konstruktor, przerabiać musiał ustawienie garbów i zmieniać kolejność zapłonu. W ten sposób powstał jedyny w swoim rodzaju silnik motocyklowy V, o pojemności 846 cm^3, z wałem głównym i korbowodami na panewkach. Zapłon bateryjny umożliwiony został przez wykonanie rozdzielacza w obudowie z łuski działa 76 mm.

Smarowanie silnika uzyskano przez zastosowanie oplowskiej pompy oliwnej napędzanej bezpośrednio od wału głównego. Sprzęgło 8 tarczowe BSA. zostało zamknięte w specjalnie dorobionej obudowie łączącej silnik ze skrzynią biegów od BMW 750 cm^3.

Naped tylniego koła (M-72) odbywa się przy pomocy kardanu wykonanego z lufy Mausera. Widelec przedni typu teleskopowego, wykonano według własnych rysunków. Całość została umieszczona w ramie Zündapp 750.

Przyczepka wykonana z blach czołgowych zbiorników benzynowych, została zawieszona na 2 teleskopach z łusek działa 45 mm.

Rama wózka z rur wodociągowych, posiada resorowane koło DKW. Waga całego, jak widać ze zdjęcia, dobrze prezentującego się motocykla, około 200 kg. Zużycie paliwa 6 l/100 km. Szybkość przy 3-ch osobach dochodząca do 100 km/godz. R.I.

Z zadowoleniem podajemy powyższy opis wierząc, że przykład sierż. Bryka winien znaleźć naśladowców amatorów, którzy zamiłowania swe rozwiną w wartościowe uzdolnienia i wiadomości praktyczne, tak cenne w odbudowie naszego przemysłu motoryzacyjnego.

Brawo sierż. Bryk.

R e d a k c j a.



CZY WILLYS MUSI SPALAĆ 18 L/100 km



Ciągle spotykam się z twierdzeniem poważnych kierowców, że popularny Willys spala powyżej 18 litrów na 100 km i że nikt nic na to nie poradzi. Otóż twierdzę, że jest to nie słuszne zapatrywanie. Willys musi spalać od 14 do 15 litrów na setkę i nie wolno dopuścić, by spalał więcej.

Wielu, a wśród nich nawet poważni znawcy, twierdzi, że po dwóch, trzech szlifach silnik musi spalać znacznie więcej paliwa, niż nowy, bowiem ma zwiększony litraż. Jest to zasadniczy błąd. Różnica w litrażu na skutek przeszlifowania cylindrów jest tak mała, że nie wpływa zupełnie na ilość zużywanego paliwa. Natomiast pewna różnica zachodzi między silnikiem nowym, lub świeżo gruntownie naprawionym, a zużytym. Różnica ta jednak nie ma nic wspólnego z powiększeniem litrażu, a jedynie powstaje wskutek spadku średniego ciśnienia w cylindrach, spowodowanego niszczelnością tłoków, pierścieni tłokowych, zaworów itp., czyli wskutek zmniejszonego sprężania w cylindrach. Mimo wszystko, zwiększenie zużycia paliwa jest stosunkowo bardzo małe, a w żadnym przypadku nie przekracza kilku procent. Natomiast często spotykamy się z twierdzeniem, że „silnik jest stary i zużyty, więc zamiast przepisanych 14 litrów spala 21 litrów na setkę". Takie wierdzenie dowodzi nieznajomości rzeczy i jest z gruntu błędne. Zużycie silnika wpływa bardzo poważnie na zużycie oleju, które może wzrosnąć nawet dziesięciokrotnie w stosunku do silnika nowego, ale nigdy na zużycie paliwa, które zwiększy się tylko nieznacznie.

Wracając do znanego nam dobrze Willysa, dwie rzeczy grają zasadniczą rolę w regulacji jego silnika. Są to: zapłon i gaźnik. Małe rozregulowanie się zapłonu lub drobna zmiana przepisowej regulacji gaźnika, powoduje natychmiastowe zwiększenie zużycia paliwa w bardzo znacznym stopniu.

Przepisowo należy zapłon tak regulować, by początek przerwy na przerywaczu podczas początku suwu pracy w pierwszym cylindrze, wypadał dokładnie wtedy, gdy w okienku obudowy koła zamachowego, znajdującym się pod rozrusznikiem, kreska z napisem IGN na kole zamachowym znajduje się w połowie okienka, na równi z kreską na obudowie koła zamachowego.

Jeżeli posiadamy lampę neonową do ustawiania zapłonu, to łączymy ją jednym zaciskiem ze świecą pierwszego cylindra, drugim — z masą i uruchamiamy silnik na małych obrotach. Wtedy błyski lampy neonowej oświetlają przez otwór, o którym mowa wyżej — koło zamachowe i tę kreskę z napisem IGN. Ponieważ błyski następują jedynie w chwili, gdy pierwsza świeca daje iskrę, przeto odniesiemy wrażenie, że kreska z IGN stoi w miejscu, a nie, że obraca się z kołem zamachowym. Obracając powoli przyrządem zapłonowym możemy doprowadzić do tego, że kreska IGN będzie stała na równi ze środkiem otworu i z kreskami po bokach jego połowy. To jest właściwy punkt zapłonu.

Przy użyciu polskiej mieszanki paliwowej BAB, sprzedawanej powszechnie w stacjach benzynowych, możemy zapłon znacznie przyspieszyć, co da nam lepszy zryw silnika i większą oszczędność paliwa. Przyspieszanie to musimy jednak wstrzymać w chwili, gdy przy uruchomianiu silnika rozrusznikiem zauważymy „kopanie", lub utrudnione obracanie koła zamachowego z powodu zbyt wczesnego zapalania w cylindrach. Jest to ostateczna granica możliwości przyspieszenia zapłonu. Natomiast opóźniony zapłon spowoduje znaczne zwiększenie zużycia paliwa.

Mała uwaga! Oto zapłon będzie tylko wtedy dobrze wyregulowany, jeżeli połączenie wałka przerywacza z wałkiem pompy olejowej nie będzie miało luzu. Często zauważamy silne wyrobienie tego połączenia, co objawia się w powstawaniu martwego luzu przy poruszaniu ręką palca rozdzielacza. Luz ten rujnuje nam całkowicie właściwe ustawienie zapłonu; silnik może „kopać" przy rozruchu, a podczas biegu będzie miał zapalanie za późne. Praktyka wykazała, że taki luz może wywołać powiększenie zużycia o kilka litrów na sto kilometrów. Nie należy tego lekceważyć.

O właściwej regulacji gaźnika Willysa napiszę wkrótce.

St. sierż. W. Witr.

POŻAR SAMOCHODU

Benzyna i powstałe przez nią gazy benzynowe, posiadają niestety tę niemiłą właściwość, iż potrafią się nietylko zapalić, lecz i wybuchnąć nagle, nie koniecznie od otwartego ognia. **Wystarczy nieszczelność gaźnika lub pompy podającej.** Benzyna kapie wtedy po silniku i zbiera się na osłonie blaszanej pod wanną olejową, para benzyny zajmuje zaś całą przestrzeń pod maską. I dajmy na to, że jeden kabel wysokiego napięcia jest przetarty: przy zapuszczeniu silnika iskra przeskoczy na masę i wybuch gotowy.

Również niebezpiecznym i wywołującym przeważnie pożar gaźnika, **jest uszkodzenie zaworu ssącego,** wtedy mieszanka płonąc wydostaje się z cylindra przez kanał ssący powodując zapalenie się benzyny w gaźniku. Dlatego też, należy dbać o całość i porządek w instalacji elektrycznej kontrolować często zawory, sprawdzać przewody benzynowe, pompę podającą i gaźnik, dbać o czystość osłon blaszanych jak i samego silnika.

W wypadku jednak powstania ognia bądź to na gaźniku, bądź w innym punkcie, zachować zimną krew i opanowanie. Jeżeli wypadek zdarzył się podczas jazdy, **natychmiast zjechać na prawą stronę drogi, zamknąć kranik benzynowy i dać pełen gaz celem wypalenia benzyny z komory pływakowej.** Jeżeliby wiatr rozdmuchiwał ogień w kierunku innych łatwopalnych miejsc jak np. zbiornika benzyny, **zatrzymać silnik natychmiast i gasić tylko przy pomocy piachu lub ziemi albo przez stłumienie ognia nawet własnym płaszczem czy marynarką.**

Najprostszym co prawda rozwiązaniem jest wozić ze sobą małą gaśnicę, która zapewni wam, jeżeli jest odpowiednio dostępnie umieszczona, ugaszenie ognia bez dużych kłopotów i zabiegów.

A. Z.

Poznajemy NOWE MODELE

CZY znasz TRIUMPHA-TIGRA?

Nie przebrzmiało jeszcze echo I-go Moto-Crossu na piaszczystych terenach podwarszawskich, gdy znów w dniu 11.9.49 r. na wyścigach eliminacyjnych o Mistrzostwo Warszawy, motocykle Triumph-Tiger 100 wykazały swe wszechstronne zalety. Odpowiednio zmienione przełożenie, zrzucenie kilku kilogramów wagi, zmiana dyszy i przestawienie zapłonu, umożliwiły bardzo dobre osiągnięcia, tak na Moto-Crossie (Żymirski) jak i na wyścigach w Warszawie (Markowski, Wąsikowski i Urbaniak).

Dla zapoznania Czytelników z dokładną charakerystyką motocykla Triumph-Tiger podajemy krótki opis techniczny.



Silnik: 498 cm (63×88 mm) dwucylindrowy, górnozaworowy, z całkowicie zamkniętym sterowaniem zaworów. Korbowody składane, na panewkach. Koło zamachowe w środku wału. Smarowanie pod ciśnieniem i rozbryzgiem. Sprzężanie 1 : 7,8, moc 33 KM przy 7 000 obr./min.

Gaźnik: typu Amal, z regulacją powietrza manetką pod siodłem. Dysza 160, igła 6, suwak 6/3.

Skrzynia biegów i przeniesienie czterobiegowa z dźwignią nożną po prawej stronie Przełożenia I — 12,7:1, II — 8,65, 1 III — 6,0:1, IV — 5,0:1. Sprzęgło wielotarczowe z wkładkami korkowymi w kąpieli olejowej. Łańcuch przedni 1/2", tylni 5/8" × 3/8", smarowany kropelkowo z obudowy napędu sprzęgła.

Zapłon: z iskrownika BTH z automatycznym przyśpieszeniem, Prądnica Lucas, lampa przednia średnicy 7 cali.

Pojemność zbiorników: benzynowego — 18 l, olejowego 3,5 l.

Ogumienie: przód 3,25×19 podłużnie nacinana, ciśnienie — 1,3; tył „Dunlop" — Universal — ciśnienie 1,2 atm.

Hamulce: szczękowe — wewnętrzne.

Zawieszenie: przód na teleskopie Triumph z hydraulicznym tłumieniem. Tył na resorowanej piaście Triumph.

Prześwit dolny: 15,2 cm (nieobciążony).

Waga: w pełnym wyposażeniu (bez paliwa) 172,8 kg.

RADZIECKI CIĄGNIK MAZ—205 A—5201

W ramach ostatniej pięciolatki, twórcza myśl konstruktorów radzieckich szła w kierunku ulepszenia transportu i przystosowania go do potrzeb przemysłu.

Odczuwając brak pojazdu o dużej nośności i ładowności, Mińska Fabryka Samochodów wypuściła na rynek ciągnik z naczepą, bardziej praktyczny od ciągnika lub samochodu z przyczepą, odznaczający się dużą wytrzymałością i dobrym rozwiązaniem technicznym.

Służy on do transportu większych ciężarów.

Szybkość 35 km/godz.

Promień zwrotu 8.5 m.



Ciągnik:

Dwuosiowy z napędem na tylne koła.

Motor Diesla o sile 110 KM.

Długość: 5.770 mm.

Szerokość: 2-615 mm.

Rozstaw tylnych i przednich kół 1.950 mm.

Ogumienie: wymiaru 12 x 20 o ciśnieniu 4.5 atm.

Hamulce powietrzne w ciągniku i naczepie.

Hamulec ręczny mechaniczny na tylne koła.

Zaczepianie naczepy następuje automatycznie.

Rozłączanie — mechanicznie za pomocą specjalnej dźwigni zwalniającej.

Naczepa:

Tylne koła bliźniacze.

Z przodu podpórki, używane jedynie na postoju. Podnoszone i opuszczane mechanicznie.

Długość przyczepy 6480 mm.

Szerokość 2615 mm.

Wysokość ładunkowa 1480 mm.

Powierzchnia 14,85 m kw.

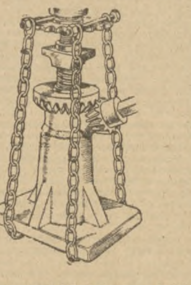
Ładowność 14,85 m sześć.

elk

15 minut w garażu

JAK PORADZIĆ SOBIE PRZY BRAKU ŚCIĄGACZY DO TRYBÓW?

W wielu wypadkach posiadacze motocykli, rozmontowując silnik stawali w swej pracy bezradni. Jak zdjąć tryb łańcuchowy na silniku bez ściągacza? Szły wtedy w ruch różnej długości łyżki do montażu gum, młotki i inne „brutalne" narzędzia. A sposób zdjęcia, jak widać z rysunku, jest dość prosty i działający niezawodnie. Pamiętać jednak trzeba o dwóch zasadniczych rzeczach przy takiej metodzie. Po pierwsze: podnośnik musi być w swej osi idealnie zgodny z osią wałka, z którego zdejmujemy zębatkę, a więc łańcuchy muszą być sobie równe. Po drugie: na górnej stopce podnośnika należy umieścić trzpień metalowy o średnicy tak dobranej, aby przy powstającym naprężeniu nie zmienił swej pozycji stojąc skośnie, bo przeważnie stopka podnośnika zdradza ochotę do obracania się razem z wykręcającą się jego częścią wewnętrzną — gwintowaną. Ten prosty sposób wymaga tylko pożyczenia od samochodziarzy podnośnika



A. Ż.

CO WIDZIAŁEM W BUDAPESZCIE

(dokończenie)

Ilość miejskich środków komunikacyjnych, a więc autobusów i tramwajów, jest tak duża, iż na punktach końcowych tramwaje i autobusy odchodzą prawie co 2 minuty. Obserwacja jednego ze skrzyżowań w dzień roboczy, od godz. 7-ej do 7,45 rano, dała wynik następujący:

Przez skrzyżowanie przechodziły 2 linie autobusowe i 3 linie tramwajowe. Przeciętnie co 8 sekund jeden ze środków miejskiej lokomocji przejeżdżał przez punkt obserwowany. Nie widziałem tam, aby autobus miał zatłoczone wnętrze lub żeby na lpatformie w tramwaju stało więcej niż 5 — 8 osób. Problem dostania się do biur i urzędów, szkół i miejsc pracy w Budapeszcie nie istnieje. Tramwai jest na tyle dużo, iż często wóz motorowy z opuszczonym pałąkiem, służy jako wóz przyczepny. Autobusy miejskie, to wyłącznie wozy produkcji węgierskiej Mavag, znane nam z próbnych jazd w Warszawie i z Targów Poznańskich.

—O—

Budapeszt posiada przeszło 1.000 taksówek państwowych, dysponentem których jest Mogürt, odpowiednik naszego Motozbytu. Na każdym rogu ulicy można zaobserwować małolitrażowe wozy Renault-Juvaquatre i cztero drzwiowe Skody model Sedan. Taksówki w kolorach fabrycznych, oznaczone są pasem szachownicy biało-czerwonej na około nadwozia oraz dużym licznikiem umieszczonym na zewnątrz z prawej strony. Każda taksówka musi posiadać na dachu urządzenie do przewożenia bagażu. Ostatnio nadesłane 400 taksówek Skoda-Sedan, fabryka przygotowała dla stolicy Węgier z oryginalną kratką bagażową na dachu.

Rolę głównego dostawcy paliw i oleju spełnia państwowe przedsiębiorstwo Afort, odpowiadające naszemu CPN. Benzyna w wolnej sprzedaży kosztuje około 60 zł. Wysokogatunkowe oleje i smary, cenami równają się z naszymi. Duża ilość stacji benzynowych, połączonych zawsze ze stacjami obsługi, zapewnia o każdej porze dnia i nocy zaopatrzenie wozów w paliwo i daje nawet możność usunięcia drobnych uszkodzeń.

—O—

Najczęściej spotykanymi w mieście wozami są według ilości pojazdów: Skoda, Renault-Juvaquatre, Tatraplan i Vauxhall-Velox.

Czystość miasta jest imponująca. Duża ilość śmietniczek zawieszonych na latarniach ulicznych świadczy o dbałości samych mieszkańców o odpowiedni porządek i wygląd ulic.

Zakłady sanitarne Budapesztu sprawę powojennego braku polewaczek samochodowych rozwiązały w sposób bardzo prosty. Nie remontowano wraków przedwojennych, tylko przebudowano kilkanaście wozów z UNRRA. Są to ciągniki siodłowe MACK z naczepą — cysterną, licznie i u nas stosowane przez CPN i LOT. Wozy takie pomalowane na biało z czerwonymi napisami zaopatrzone zostały w tyle cysterny w małe obudowane siedzenie dla obsługującego aparaturę polewaczki. Reguluje on, dwoma dźwigniami zwiększenie lub zmniejszenie strumienia z dwóch wylotów umieszczonych po obu stronach na końcu cysterny. Kierowca zaś zajmuje się tylko prowadzeniem tego dużego wozu. To praktyczne i łatwe rozwiązanie sprawy polewaczek, zapewniło Budapesztowi całkowitą czystość ulic i zupełny brak tak przykrego w mieście kurzu

—O—

W mieście nie obowiązuje przepis o zachowywaniu ciszy i o nie używaniu sygnałów dźwiękowych. Dlatego też, bardzo duży ruch uliczny i stosunkowo szybko jeżdżące pojazdy powodują, dla nieprzyzwyczajonego ucha cudzoziemca, niemiłą „kocią muzykę". Dopiero po zapadnięciu zmroku używanie sygnałów dźwiękowych kończy się, a wszyscy jeżdżący sygnalizują w miejscach tego wymagających, światłem do mijania. Nie powoduje to jednak jeżdżenia ze światłami szosowymi, nawet w dość ciemnych bocznych uliczkach.

A. Zym.

Dzieło rąk polskiego robotnika
SHL-125 zwycięża w wyścigu

Zainteresowaniu publiczności i kibiców sportowych wyścigiem warsz. towarzyszyło o wiele bardziej znaczące zainteresowanie fachowców-konstruktorów i wielu szarych pracowników naszego przemysłu motoryzacyjnego, oczekujących walki polskiego motocykla SHL z koalicją zagranicznych „DKW-ek“ i „Puch-ów“. Ta najcięższa próba wydajności silnika i wytrzymałości motocykla, jaką jest wyścig szosowy lub terenowy, spowodowała, iż w warsztacie doświadczalnym SHL w Kielcach przygotowania były w pełnym toku na długo przed terminem rozgrywki warszawskiej. Młody, lecz jakże utalentowany konstruktor, jakim jest Jankowski Jerzy, wiąże w swej osobie dwie najbardziej cenne dla przyszłości polskich motocykli zalety: jest równocześnie zawodnikiem i szefem działu doświadczalnego fabryki SHL. Wyniki jego spostrzeżenia jako zawodnika są natychmiast wykorzystywane do opracowania potrzebnych zmian i udoskonaleń w budowie konstrukcji następnych modeli doświadczalnych. Próby eksploatacyjne w najcięższych warunkach drogowych i badania poszczególnych zespołów po odbytych raidach i wyścigach stanowią rzetelną i 100-procentową podstawę do wprowadzenia odpowiednich zmian i ulepszeń w produkcji seryjnej. Takie koleje długich prób i przeróbek przechodził motocykl wyścigowy SHL, na którym Jankowski Jerzy uzyskał wspaniały sukces, wygrywając wyścig niedzielny w Warszawie przed licznymi konkurentami w klasie 130 ccm. Silnik wyścigówki SHL wybrany po długich badaniach z taśmy produkcyjnej, zaopatrzony był w cylinder z lekkiego metalu o wielkim użebrowaniu gwarantującym lepsze chłodzenie. Głowica, również o zwiększonej powierzchni chłodzenia, specjalnie udoskonalony gaźnik, polerowane kanały przelotowe i duże zdjęcie wagi z całego motocykla zapewniły Jankowskiemu pierwsze miejsce. Uzyskana przeciętna 75,6 km/godz. na trasie o krótkich prostych i trzech ostrych zakrętach, udowodniła nawet sceptykom, iż poprzednie zwycięstwo Jankowskiego w eliminacji wyścigowej w Krakowie nie było dziełem przypadku i przychylności losu. Uplasowanie się SHL-ki na pierwszej pozycji daleko przed tak doskonałymi i znanymi DKWkami jak Szczurowskiego i specjalistów tej klasy Henneków, spowodowało zażądanie przez zawodników kontroli litrażu motocykla Jankowskiego. Komisja techniczna wykazała w swym protokóle, iż SHL miał pojemność 124.8 cm, a więc dużo mniej niż limit klasy 130 ccm.

Wyniki uyskane w raidzie tatrzańskim i motocrossie, gdzie wśród nielicznych kończących zawodników, na mecie znalazły się SHL-ki, jak i sukcesy w wyścigach krakowskim i warszawskim napawają nas słuszną dumą i pewnością że przyszłość polskiego motocykla spoczywa w dobrych rękach, które dbać będą o jego stale wzrastającą jakość i wytrzymałość.

A. Żym.



Model fabryczny SHL — 125 ccm.



M. Markiewicz (KM Kielce) na fabrycznej SHL-ce zdobył na I Moto Crossie złoty medal, kończąc tą trudną imprezę bez punktów karnych. Efektowne skoki i przeprawy przez piaszczyste wydmy okazały się dla maszyny polskiej produkcji możliwe do pokonania.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Stelmach Zdzisław — w. Stoczek, pow. Lubartów. — W artykuł Kolegi wkradła się, niestety, pomyłka, za którą przepraszamy. Prosimy o następne prace.

Walaszczyk Marian — w. Dmienin, pow. Radomsko. — Zdaje się nam, że jeszcze kilka lat wypada poczekać Koledze na rozpoczęcie „kariery“ motocyklisty-zawodnika. Wtedy napewno łatwiej będzie i o strój i o sprzęt motocyklowy. Radzimy więc ukończyć spokojnie naukę — a wtedy porozmawiamy.

A. Kwieciński, Gliwice, Kaszubska 3. — Od ostatniej kartki upłynęło moc czasu. Czyżby było aż tak dobrze? Czekamy na listonosza.

Strz. Sokołowski Roman, Modlin; strz. Popowicz, Poznań. — Wyczerpujące wiadomości na temat wymiany wojsk. pozwolenia na prowadzenie pojazdów mech na cywilne znajdziecie w art. w naszym dwutygodniku.

Absolwenci kursu kierowców samochodowych „SP“. — Wszystkim Kolegom, którzy w czasie ubiegłego turnusu w ośrodkach SP nadsyłali nam swe prace, serdecznie dziękujemy. W okresie Waszej praktyki i dalszego szkolenia zawodowego prosimy nie zapominajcie o nas i nadal nadsyłajcie swoje artykuły.

Sekcja młodych AP w akcji
pod hasłem PRACA DLA PAŃSTWA

Cicho jeszcze było na Nowym Swiecie w niedzielę o godz. 7 rano, gdyż spod lokalu Automobilklubu Polskiego ruszyła „Renówka“, wiozące chłopców z „Sekcji Młodych“ Dokąd jechali i po co?

Celem naszym była tym razem: Budowa Osiedli Robotniczych przy ul. Górczewskiej 9, gdzie mieliśmy dokonać przeglądu i przygotować do codziennej pracy wywrotki — „Barfory“. (Dla wyjaśnienia: „Barfordy“ są to samochody przeznaczone specjalnie do wywozu gruzu, odbiegające swą budową i wyglądem od normalnych wozów ciężarowych, ale za to posiadające szereg zalet dla swego celu, jakich nie posiada normalny samochód ciężarowy). Praca nasza miała polegać na umyciu, przesmarowaniu i sprawdzeniu maszyn, zanim dostaną się one na drugi dzień, do rąk kierowcy. Toteż, gdy po kilku minutach jazdy „Renówka“ wjechała w obręb zabudowania P.P.B., chłopcy jak jeden mąż, wyskoczyli z wozu i natychmiast zaczęli zmieniać ubrania na kombinezony.

Kierownikiem naszym był kpt. Kaczkowski, który szybko przedstawił nam plan pracy. Po wysłuchaniu instrukcji zabraliśmy się do dzieła. Okazało się przy tym, że prócz „Barfordów“ były i ciągniki „Steyer“. Na każdy wóz przypadło po trzech kolegów. Po sprawdzeniu poziomu oleju w kadłubie silnika i uzupełnieniu, zabraliśmy się do mycia. I tu nastąpiła „tragedia“. Na 12 wywrotek i 6 „Stayerów“ były tylko dwa gumowe węże i w dodatku dziurawe. Tragedia, dlatego, że między nami zapadło milczące postanowienie: jak najlepiej i najszybciej załatwić „swój wóz“. Mimo to, pożyczając sobie nawzajem węża przywróciliśmy „Bafordom“ ich naturalny zielony kolor. Po gruntownym umyciu zabraliśmy się do smarowania. Zajecie to nie jest takie proste, jeśli się ma do czynienia z tego rodzaju wozem co „Barford“. Mając praskę smarowniczą w ręku, należało szukać punktów smaru i do każdego wstrzykiwać potężną porcję. Przeszkodą dla nas było to, że nie mieliśmy planu rozmieszczenia smarownic.

Po przesmarowaniu następowała próba silnika, po czym wóz odstawiano na miejsce postoju. Niektórzy koledzy mieli możność dokonania drobnych napraw przy swych wozach, zależnie od stanu ich użyteczności.

Bardzo dzielnie w pracy spisały się dziewczęta (2), o których należy wspomnieć, by nie miały żalu za to, że sobie chcemy przywłaszczyć zasługę pracy. Wspaniałe kombinezony i dzielna mina rozwiały nasze przypuszczenia co do jakości pracy, jaką i one będą wykonywać. Wyobrażaliśmy je sobie ze ściereczką w rączce oczyszczające szybki z kurzu. Jakież było zdziwienie, gdy ujrzeliśmy jak jedna z nich po zabraniu koledze towotnicy, z miną starego mechanika, „aplikowała“ do smarownic równomierne ilości towotu.

Tyle jeśli chodzi o nasz „występ“ w B.O.R.

W sumie przyszykowaliśmy do pracy 12 wywrotek i 6 „Stayerów“.

Pracę tę (jak i inne) wykonaliśmy bezinteresownie, aby w ten sposób dołożyć naszą cegiełkę do odbudowy kraju.

R. Pacocha

członek „Sekcji Młodych“
przy A. P. w Warszawie.

Humor

FACHOWO

Bo to, widzisz pan, jak korbsztanga w karterze szprajsuje i szmerynki grajsu nie puszczają, to kuplong buksuje na szajbie, jakby się mutry o dekiel sztachały. A jak się oberlaga na szpickopie zluzuje, to i federszajbka nie pomoże — trzeba wszystkie lagi rychtować po hamrowaniu na waserwagę. I bolce szenklowe do rajbowanych buksów pasować!

Z LISTÓW do Redakcji

Dlaczego jeszcze niemieckie znaki drogowe ?

Szanowny Redaktorze!

Jeżdżąc po drogach polskich zauważyłem, że w wielu miejscowościach, a także na otwartych szosach, istnieje bardzo dużo znaków drogowych, niemieckich. Nie są to już znaki, pozostałe po okupantach, gdyż są obecnie świeżo odmalowane, a nawet ustawione w miejscach, w których dawniej znaków wogóle nie było. Szczególnie dużo takich znaków widziałem na Ziemiach Odzyskanych oraz na Wybrzeżu. Nie są to jednak jedyne miejsca, posiadające znaki niemieckie, gdyż nawet i niedaleko od Warszawy, w kierunku Płońska, roboty drogowe zabezpieczone są takimi niemieckimi znakami „baczność — niebezpieczeństwo“.

Mija już pięć lat od chwili wyzwolenia Polski spod jarzma okupacji hitlerowskiej, a niemieckie pozostałości jeszcze pokutują i nawet są one świeżo odmalowane! Czy odpowiedni urzędnicy z zarządów drogowych nie znają polskich przepisów i polskich znaków? Kierowca musi znać na wylot polskie przepisy jazdy, gdyż inaczej nie otrzyma pozwolenia na prowadzenie samochodu. A tu ci, którzy nadzorują ruch na drogach i ich utrzymanie, widocznie nie mają wielkiego pojęcia o swym zawodzie, gdyż nie znają podstawowych znaków drogowych Czy to jest w porządku? Czy nie ma nikogo, któby się tym zainteresował i nakazł zrobienie porządku z tym kultywowaniem pozostałości poniemieckich?

Tak samo te śmieszne ograniczenia szybkości do... 5 kilometrów na godzinę. Czy to możliwe, by samochód jechał 5 km/godz.? Na jakim biegu? I po co to? Przecież zupełnie wystarczałoby zamiast takiego bezsensownego ograniczenia, dać ogólny znak na uwagę lub w ostateczności ograniczyć szybkość do 25 km/godz., gdy już inaczej nie można. A tu co krok, to 5, czy 10 km/godz., albo jeszcze lepiej: „jazda stępa“, lub „jechać krokiem“. Co to znaczy? Jak to samochód ma jechać „stępa“ lub „krokiem“?

Bardzo proszę o wydrukowanie tego listu. Może się jaka władza odezwie.

Z poważaniem

J. KOLENDZIŃSKI,
Gdańsk

Czytajcie

„Przegląd Samochodowy“, miesięcznik fachowy wydawany staraniem Departamentu Służby Samochodowej MON. Zaprenumerować go można za pośrednictwem Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Za przykładem Związku Radzieckiego

ROZPOCZĘLISMY BIEGI TERENOWE

MOTO-CROSSY

Wiemy, że nawet codzienna jazda motocyklisty stawia go niejednokrotnie wobec najrozmaitszych warunków terenonowych. Nie zawsze rozciąga się przed nami gładka, asfaltowa szosa, po której jazda zal'cza się do 100 % przyjemności i nie wymaga specjalnego opanowania maszyny. Dopiero na drodze polnej, przy jeździe po rozmiękłym gliniastym podłożu, lub przez piaszczyste koleiny, wychodzą ewentualne braki nie tylko przeciętnego jeźdźca, ale nawet nie jednego zawodnika — sportowca.

Jednocześnie produkcja nowoczesnych maszyn sportowych i turystycznych poszła całkowicie po linii ułatwienia jazdy w najcięższych nawet warunkach. Ostatnie modele motocykli zaopatrzone są w resorowany, teleskopowy widelec i tył, nożną zmianę biegów; maszyny są zwrotne i krótkie, a na nich charakterystyczny dla jazdy terenowej balans ciałem daje się z łatwością zastosować. Pozostały jedynie do uzupełnienia.., jeździeckie wiadomości motocyklistów. Środkiem do tego celu stały się przede wszystkim biegi terenowe. Do ich organizowania przystąpiły energicznie związki i kluby motorowe w krajach produkujacych masowo sprzęt motocyklowy, a więc w Związku Radzieckim, Czechosłowacji, Anglii.

W ilości organizowanych imprez terenowych — Moto-Crossów, przoduje dziś bez wątpienia Związek Radzecki, gdzie na ogólną ilość startów 80 % przypada na biegi terenowe. W biegach tych biorą udział zarówno mężczyźni jak i kobiety, osiągając doskonałe wyniki na swych maszynach produkcji krajowej. Doświadczenia uzyskane na tego rodzaju imprezach były i są w dalszym ciągu wskazówkami do ulepszeń konstrukcyjnych i do usuwania ewentualnych wad w maszynie. Okazało się bowiem, że najlepszym sprawdzianem wartości motocykla są nie męczące kilkusetkilometrowe raidy, na których „zarzyna się" i człowiek i maszyna, ale właśnie wyścigi terenowe, których jedno okrążenie nie przekracza 5 km (wg regulaminu FICM), a trasa prowadzi przez najróżnorodniejsze odcinki terenu: strome wzniesienia, brody, rowy, piasek, murawy. Obserwowanie pracy motocykla w takich warunkach, czy techniki jazdy zawodnika przez kilka okrążeń, daje widzom nie tylko wiele emocji i zadowolenia, ale pozwala wysnuć wnioski, które dadzą się pozytywnie zastosować przez amatorów jazdy terenowej.

Tego rodzaju imprez nie urządzaliśmy dotychczas w Polsce. Jakgdyby przygotowaniem do nich były Raidy Tatrzańskie rozgrywające się rok rocznie na górskich bezdrożach. Spadek długości trasy od r. 1938, a wzrost długości odcinków w terenie wskazują, że założeniem organizatorów RT jest nie „gonienie się" zawodników po szosach, lecz wszechstronna próba możliwości motocykla w „precyzyjnie utrudnionych" warunkach.

Warunków takich dostarczają w równej mierze: tamtejszy teren, tradycyjne ulewy i mgła, oraz sam organizator, który puścił w rb. motocyklistów po trasie narciarskej (trasa biegu do kombinacji alpejskiej, rozgrywanego każdej zimy) długości około 50 km, a przebiegającą dwukrotnie stokami Gubałówki, Antałówką, Pod Reglami, kamieniołomami do Kuźnic. Tu już nie było, bo i nie mogło być „spieszących się" zanadto motocyklistów. Zbyt pochopne „odkręcanie gazu" mogło kosztować nie tylko motocykl, ale i życie.

W bieżącym sezonie nie trzy, jak w latach poprzednich, lecz cztery imprezy stanowią eliminację dla ubiegających się o tytuł mistrza raidowego Polski. Pierwszą eliminacją był Raid Świętokrzyski, drugą Raid Legii do Gdyni „Na Święto Morza", trzecią Raid Tatrzański TKM-u. Lecz ukoronowaniem sezonu i decydującą rozgrywką był rozegrany wokół chylickich glinianek I Moto-Cross PKM-u (Warszawa). Wybranie wyścigu terenowego, odbiegającego od większości dotychczasowych raidów, jako zakończenie walki o tytuł mistrzowski, pozwala przypuszczać, że naczelne władze Polskiego Związku Motocyklowego doceniły w pełni wszystkie zalety Moto-Crossów. Jedynie brak na starcie zespołów wojska, czy SP (podobnie, jak na udanym VII Raidzie Tatrzańskim) sprawiał wrażenie, że po zwycięstwie patroli wojskowych w „Raidzie na Święto Morza", zawodnicy wojskowi uważają tegoroczny sezon sportowy za zakończony. Chętnie widzieli'śmy w dalszym ciągu doskonałe Jawy 250, na których kierowcy wojskowi mogliby z pewnością zademonstrować dobry styl jazdy terenowej, lub też, oglądając naszych raidowców, pozyskać nowe doświadczenie z tej najważniejszej dla obronności kraju dziedziny — prowadzenia pojazdu mechanicznego w terenie.

Do I Moto-Crossu najliczniej stawiły się „setki" i maszyny najcięższe kl. 500 ccm. Jednakże ilość kończących wyścig była niestety nieduża. Przypisać to należy zbyt nerwowej jeździe wielu, nawet najlepszych zawodników. **Wyścig terenowy nie pozwala naszym zdaniem na jazdę przez cały czas na pełnym gazie. Umiejętne rozłożenie sił na całość biegu daje większe możliwości ukończenia go w regulaminowym czasie** (tj. w 25 % czasu zwycięscy). Jeden upadek i następnie ruszenie w ciężkim terenie (np. w piasku) jest większą stratą czasu od utrzymania jednostajnego, spokojnego tempa. **Natomiast kilka upadków, jakie miały miejsce zakończonych uszkodzeniem maszyny wskazywały, że wyścig w terenie to nie raid i nie ma czasu na usuwanie nawet drobnych defektów.**



Mała nierówność i Sokół - 125 wnosi się do efektownego skoku. Jedzie na nim Nowak (PKM Ogniwo).



— „Wysiadka"! W ten sposób zakończył w piasku swój bieg, prowadzący od pierwszego okrążenia, J. Dąbrowski na nowym Triumphie 500.



„Pod piaszczystą wydmą zawodnicy demonstrowali „jak jechać nie należy", a i często „jak pchać maszynę w piasku".

W klasie 125 ccm pełny sukces odniosły maszyny produkcji krajowej. I miejsce zajął po równej jeździe M. Markiewicz na fabrycznej SHL — 125 z czasem 27.12 na 8 okrążeń trasy — medal złoty (jedno okrążenie ok. 1500 m). II miejsce Jarski na Sokół 125 (maszyna seryjna!) — czas 31,0 medal brązowy. III miejsce W. Puzio na SHL 125 (maszyna seryjna!) — czas 34,0. Obydwie pozostałe fabryczne SHL-ki, na których jechali St. Brun i J. Jankowski niestety nie doszły, gdyż, jak się wyrazili specjaliści motocyklowi: — „Zostały przez Jankowskiego „przechytrzone". W dalszym ciągu nie można dobrać do nich świec!

W klasie maszyn 250 ccm i 350 ccm, które wystartowały łącznie, podobał się nam młody Jasio Paluch na Jawie 250. Paluch prowadził nawet bieg obu klas przez kilka okrążeń (po upadku Kupczyka) i swym stylem jazdy dowiódł raz jeszcze, że w terenie czuje się najlepiej. Z. Kupczyk na Triumphie 350 nie miał w swej klasie poważniejszych konkurentów.

Wyniki klasy 250 ccm: I m. J. Paluch, czas 25,40 — medal złoty, II m. Trukan B., czas 28,42. W klasie 350 ccm: I m. Z. Kupczyk, czas 24,30 — medal złoty, II m. K. Fiszer, czas 29,45.

Najciekawiej jednak zapowiadała się walka w klasie 500 ccm. Jedenastu zawodników na starcie na doskonałych maszynach miało dać prawdziwy pokaz jazdy. I rzeczywiście tempo wyścigu wzrosło znacznie w porównaniu z poprzednimi klasami. Wspaniałe skoki kilku metrowej długości, efektowne pokonywanie piaszczystej wydmy zaimponowało widzom. Jednak nie zmalała bynajmniej liczba upadków. Raz po raz toną w piasku maszyny. Jedno takie zatrzymanie to niepowetowana strata czasu wobec wspaniałego tempa, jakie rozwija faworyt wyścigu J. Dąbrowski na nowym Triumphie. Ale i jemu na piaszczystej wydmie powinęła się noga (a raczej maszyna!). „Ląduje" z głową w piasku i z uszkodzoną maszyną musi wycofać się z biegu. Najładniej i równo szli A. Żymirski i A. Kwiatkowski. Doszli bez żadnych wypadków na metę i podzielili się złotymi medalami. Wyniki: I m. A. Kwiatkowski, czas 21,30, II m. A. Żymirski, czas 22,30, III m. Gargul, czas 26,25.

W wyścigu motocykli z wózkami zwyciężył T. Kamiński z czasem 22,30 na 6 okrążeń trasy.

Stefan L. Strzałkowski



Stromy zjazd z góry i... zimna woda zaprasza do kąpieli. Na ostrym zakręcie zwycięzca w kl. 350 ccm Z. Kupczyk. (Zw. Skra).



W klasie maszyn 125 ccm przeważały motocykle produkcji krajowej. Z licznie startujących nie wszyscy jednak znaleźli się na mecie.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr. zam. 1473. B-85189.